

todotransporte

PUBLICACIÓN PROFESIONAL DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Especiales

LA NUEVA MOVILIDAD EN EL TRANSPORTE

Muchos kilómetros por recorrer

ESTACIONES DE SERVICIO Y APARCAMIENTOS SEGUROS

Crecimiento positivo en un
proceso de evolución necesaria

Protagonistas del transporte

Marcos Basante.

Presidente de Astic
y Fundación Corell

SE INICIA SEPTIEMBRE
CON UN TEMARIO COMPLETO:
**CURSO NUEVO,
ASIGNATURAS
CONOCIDAS**

PESADOS / CONTACTO



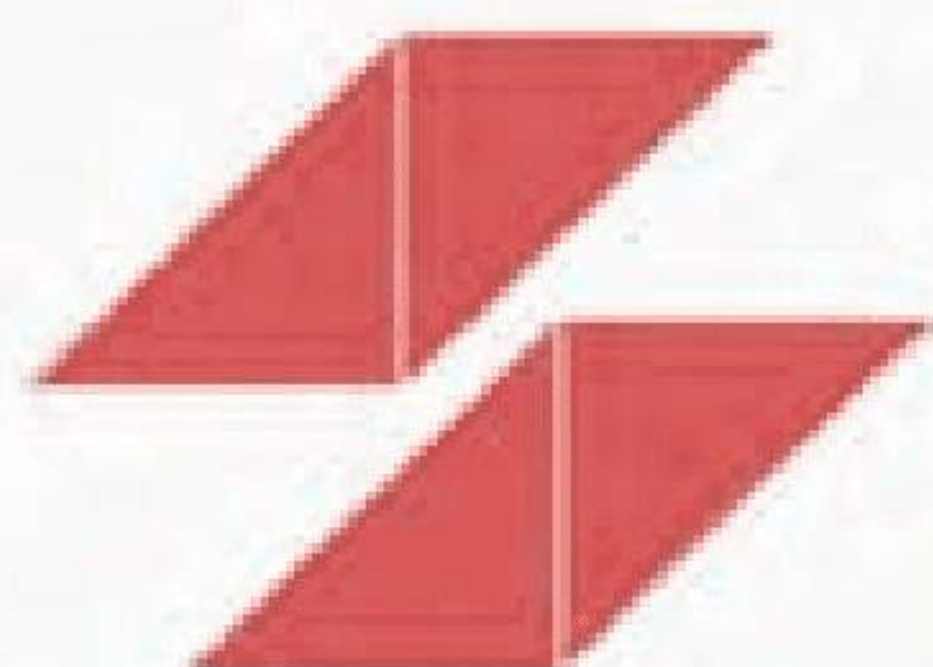
SCANIA 45 R 4X2

LIGEROS / A PRUEBA



VOLKSWAGEN AMAROK V6 4MOTION

ESPECIAL
COMUNIDAD
DE MADRID



GBISTER

IBERICA

Otokar

Atlas

tu camión de confianza



Otokar Atlas satisface todas las necesidades del sector de la logística y la distribución.

Con sus versiones de **10 y 15 toneladas**, adaptables a cualquier tipo de negocio gracias a su estructura flexible, son la solución para su flota de camiones

Contacta con nosotros para la mejor elección para tu negocio en:

☎ 91 895 43 01

@ admin@gbister.es

www.gbistertrucks.es

Curso nuevo, vida nueva

El ser humano es un animal gregario que se suele mover por objetivos. Casi desde que estamos en la cuna, se nos enseña que debemos superarnos y mejorar nuestra situación sobre la superficie del planeta. Por eso siempre tenemos que estar en movimiento y haciendo algo y también por eso nos cuesta tanto permanecer inmóviles en periodos vacacionales y nos lanzamos a realizar complicados viajes o proyectos pendientes o intentar terminar todos aquellos asuntos que, por falta de tiempo, se han quedado pendientes durante el año.

Las asociaciones de transporte europeas también reivindican poner a las pymes en el centro de la agenda de la UE y ayudarlas a hacer crecer sus negocios, con precios justos y competencia leal para un ecosistema de transporte saludable y sostenible

que pretendemos afrontar el siguiente curso con mayor solvencia. Son los famosos deseos del nuevo año o del nuevo curso, con los que parece que nos insuflamos de energía para afrontar la siguiente temporada y superar la depresión post-vacacional, y que ya inmersos en el día a día, solemos olvidar rápidamente hasta las siguientes vacaciones.

El sector del transporte europeo, coincidiendo con la apertura del nuevo ciclo legislativo del parlamento europeo y el periodo estival veraniego ha hecho su particular lista de deseos para la nueva etapa que se abre a partir de septiembre en forma de cartas y manifiestos que las principales asociaciones del sector han enviado a los nuevos parlamentarios europeos para que conozcan de primera mano cuales son

También prácticamente coincidiendo con el fin de los periodos estivales de navidad y verano, en los que sin la vorágine del día a día hemos tenido algo de tiempo para esa actividad tan complicada que es reflexionar, solemos hacer una lista de mejoras en nuestra existencia con las

las carencias y necesidades de los profesionales de la carretera, algunas de las cuales ya parece que se han convertido en endémicas del sector.

Una de las primeras reivindicaciones emitida por las asociaciones es el de la formación y los requisitos de acceso a la profesión, dada la alarmante falta de conductores que puede penalizar el futuro del sector a medio plazo cuando se jubile la actual generación de profesionales que se encuentra actualmente al volante. Una formación más asequible y una reducción de la burocracia podrían, en primer lugar, hacer más atractiva la puerta de entrada a la profesión de los jóvenes, así como de las mujeres, junto a una serie de medidas para facilitar la conciliación laboral y endulzar las condiciones laborales, como la extensión de aparcamientos seguros con una amplia oferta de servicios que garanticen la seguridad del vehículo y el descanso del profesional de la carretera.

Por otra parte, las asociaciones de transporte europeas también reivindican poner a las pymes en el centro de la agenda de la UE y ayudarlas a hacer crecer sus negocios, con precios justos y competencia leal para un ecosistema de transporte saludable y sostenible, en el que se priorice a la fuerza laboral para fomentar una industria del transporte próspera y sostenible. Para las asociaciones es imperativo centrarse en las estrategias y políticas de la UE que empoderen y apoyen a la fuerza laboral del transporte.

Por último, ya casi un tema recurrente en los últimos y para los próximos años, las asociaciones de transporten exigen a los políticos europeos que se clarifique y se facilite el proceso de descarbonización en el que está inmersa Europa, poniendo en marcha verdaderos planes de ayudas para la adquisición de vehículos con nuevas tecnologías, una mayor neutralidad tecnológica para el desarrollo de estas nuevas tecnologías, y un calendario realista de transición en el que tengan protagonismo biocombustibles y energías limpias que permitan la convivencia y el alargamiento de la vida útil de los actuales propulsores de combustión más allá de las fechas propuestas actualmente por la UE. ✎

todotransporte
-com

✂ @todotransport

▶ youtube.com/@todotransporte5579



Editor: Eusebio Albert (eusebio.albert@todotransporte.com)
Director adjunto: Carlos Maudes (carlos.maudes@todotransporte.com)
Redactor jefe: Alfredo Escolar (redaccion@todotransporte.com)
Redacción pruebas y redactor técnico: Alberto Puerta (pruebas@todotransporte.com)
Redacción producto: Juanjo Cortezón y Beatriz Serrano.
Colaboradores: Juan José Gil (Secretario General Fenadismer), Javier Jaso (responsable de transporte de Aecoc), Néstor Val (Director gerente de Lextranport Grupo).
Director comercial: Eusebio Albert (eusebio.albert@todotransporte.com)
Maquetación: J. M. González

Edita: Motor de Ventas Ediserv, sl.
Consejero delegado
José Manuel Marcos
Dirección Área de Transporte
Eusebio Albert
Oficinas: C/ Invierno, 17
28850 Torrejón de Ardoz - Madrid

Atención al cliente: 677 504 815.
Impresión: VA Impresores
Depósito Legal: M-M-8488-84
ISSN: 0212-8357

SUSCRIPCIONES (TEL. 91 297 20 00)

SUMARIO



06

EN PRIMERA

Se inicia septiembre con un temario completo: curso nuevo, asignaturas conocidas



41

ESPECIAL COMUNIDAD DE MADRID

Comunidad de Madrid, hub logístico nacional



58

A PRUEBA

Scania 45 R 4X2: Sin ruidos y sin humos



72

CONTACTO

Volkswagen Amarok V6 4Motion. La fusión perfecta entre potencia, lujo y versatilidad



14

PROTAGONISTAS DEL TRANSPORTE

Marcos Basante. Presidente de Astic y de la Fundación Corell

SECCIONES

A PLENA CARGA › 12.

Tacógrafo de última generación: serias dificultades para cumplir con su implantación

CARRETERA › 20. Fraude en la distribución de combustibles.

ÚLTIMA MILLA › 32.

Envista: Jose Carlos Espeso, responsable del Área Smart Distribution de Aecoc. 34. Suspendida la "Tasa Amazon" en Barcelona

INTERMODAL › 38.

Óscar Puente defiende el

papel de las autopistas ferroviarias

CONSULTORIO

LEGISLATIVO › 40. Los períodos de prueba: nuevo foco para la inspección de trabajo

RUTA HACIA EL ÉXITO › 56.

Experto en transformación digital

FABRICANTES › 64. MAN presenta a la prensa lo que llevará al salón IAA

68. Renault Trucks apuesta por la electromovilidad en el transporte y la logística

70. DAF amplía su programa Plug and Play para facilitar el trabajo a los carroceros

COMERCIALES LIGEROS

› 80. Toyota Professional inicia la comercialización de la nueva Proace Max

QUINTA RUEDA › 94. Transportes Isatir amplía su flota con 20 Kögel Cargo equipados con carrocería FlexiUse

TRUCK DEALER › 98.

MAN Truck & Bus inaugura en Mérida un nuevo servicio gestionado por Hydraplan

ESPECIALES



82. LA NUEVA MOVILIDAD EN EL TRANSPORTE PESADO

Muchos kilómetros por recorrer



88. ESTACIONES DE SERVICIO Y APARCAMIENTOS SEGUROS

Crecimiento positivo en un proceso de evolución necesaria



LA FRASE

El transporte por carretera va a crecer sustancialmente en los próximos años y Europa se está pegando un tiro en el pie a nivel transporte y a nivel tecnológico



Marcos Basante, Presidente de astic



VECTOR[®] HE 17

*Eficiencia en movimiento,
redefinición de la refrigeración de trailers.*

Carrier
TRANSICOLD

www.carrier.com/truck-trailer/en/eu/

Se inicia septiembre con un temario completo

Curso nuevo, asignaturas conocidas

Con el inicio del curso, el sector del transporte se enfrentará este septiembre a materias conocidas, aunque actualmente ya se ha pasado a otro nivel y, sobre todo, se deberán abordar asuntos de sobra sabidos, pero sobre los que se ha avanzado escasamente en los últimos años.

— Por **Alfredo Escolar**



Temas recurrentes y ya solucionados como la carga y descarga por parte de los transportistas volverán a tratarse.

El transporte por carreteras se enfrenta tras las vacaciones a una serie de problemas recurrentes sobre los que, con suerte, se ha podido avanzar con alguno de ellos durante los meses anteriores, pero que hay que abordarlos de nuevo como objeto de negociación con la administración o como asunto para promover o avanzar entre los mismos profesionales.

Un claro ejemplo de esto es la carga y descarga, un asunto histórico en el sector y que en 2022 se logró regular y prohibir la descarga a los transportistas, excepto en condiciones muy concretas. Lamentablemente, aunque los transportistas tienen la potestad de negar en sus contratos que descarguen los chóferes, a día de hoy es muy bajo

el porcentaje de empresas (sobre todo medianas y pequeñas) que logra reflejar de forma efectiva este punto.

Por esta razón, será tarea pendiente para el propio sector del transporte, a través de sus asociaciones, recomendar a sus empresas afiliadas que hagan valer los acuerdos conseguidos después de tantos años de demanda y horas de negociación. Pero, además, hay asuntos que afectan tanto a España como al resto de los países del continente y que llevan tiempo siendo denunciados por los representantes internacionales de las empresas de transporte y los profesionales que trabajan para ellas.

La Asociación Europea de Transportistas por Carretera, UETR, ha publicado un manifiesto para presentarlo a las distintas instituciones europeas de cara a este periodo legislativo y que pretende reclamar y proteger el papel de las pequeñas y medianas empresas del transporte, que son mayoritarias en el continente.

VOZ DE LOS PEQUEÑOS OPERADORES. En otras palabras, se ha pretendido involucrar a los responsables políticos de la UE en un diálogo constructivo sobre prioridades progresistas para el transporte por carretera. Según han afirmado, “el transporte por carretera, alma de la economía europea está en todas partes y también está en el centro de algunos de los desafíos más apremiantes: el cambio climático, la fuerza laboral, la competencia leal y el cumplimiento”.





La transición verde ya no es un problema de la industria, sino de los usuarios que no pueden asumir los precios ni la falta de puntos de carga.

Según señala la UETR, el manifiesto representa una visión para el futuro del transporte por carretera en la UE que, por medio de una serie de propuestas o puntos de especial interés, se dé una visión que equilibre la vitalidad económica con la sostenibilidad, la seguridad y el cumplimiento ambiental y social. Según la propia asociación “es un llamado a la acción para priorizar el apoyo a la transición verde para las pymes del transporte por carretera, mejorar el cumplimiento de la legislación social de la UE y garantizar que todos los ciudadanos de la UE puedan beneficiarse de un sector del transporte por carretera justo, seguro, fiable y eficiente”.

La primera de las acciones que propone la UETR es poner a las pymes en el centro de la agenda de la UE y ayudarlas a hacer crecer sus negocios, con precios justos y competencia leal para un ecosistema de transporte saludable y sostenible.

Obviamente, uno de los graves problemas para las empresas de transporte es el alza de los precios y los servicios a los que debe recurrir (seguros, repuestos, combustibles, costes laborales, etc), pero lo cierto es que las pequeñas y medianas empresas no pueden competir con las mismas herramientas y en diferente posición de

negociación con sus proveedores.

Además, competir por un medioambiente más sostenible implica la renovación de una flota que, ateniéndose a las exigencias europeas actuales requiere de unas inversiones que, a día de hoy, sólo son accesibles para unos pocos en el negocio del transporte por carretera.

TRABAJADORES Y CONDUCTORES. Otro aspecto que propone la UETR a la Unión es dar prioridad a la fuerza laboral para fomentar una industria del transporte próspera y sostenible. Es imperativo centrarse en las estrategias y políticas de la UE que empoderen y apoyen a la fuerza laboral del transporte. Sobre este aspecto se pueden relacionar diferentes problemas que vienen aquejando al sector desde hace tiempo.

El primer aspecto que ahora está en plena vigencia en nuestro país es el aspecto laboral, ya que una de las cosas que está preocupando al empresariado actual es la futura reducción de la jornada ➤

EN BREVE

- **Asociaciones** representativas del transporte por carretera han recordado a las autoridades sus necesidades.
- **Sin las Pymes** y pequeñas empresas, el transporte por carretera europeo no sería posible.
- **La facilitación** a la compra de nueva flota y a la transición verde se hace imprescindible.
- **Sólo las grandes** corporaciones cuentan con la capacidad suficiente para afrontar los próximos desafíos.
- **Grandes y pequeñas** empresas afrontan una subida radical de los costes operativos en el transporte.

La excesiva regulación por parte de la UE a las pequeñas empresas no hace más que dificultar su desarrollo en igualdad de condiciones

Escasez de conductores

- **Si hay una materia** a la que hay que volver año tras año en los últimos dos lustros es la falta de conductores para renovar un grupo profesional que está claramente envejecido, y que tiene pocos visos de poderse solucionar en breve.
- **Según un estudio** de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), Alemania, España y Polonia son los tres países que más número de vacantes en las ofertas de empleo en el transporte registraron el año pasado, con 31.000, 30.000 y 29.000 respectivamente. Francia e Italia añaden al panorama una falta de 22.000 profesionales.
- **En la UE**, junto a Noruega y el Reino Unido, el déficit suma más de 233.000 profesionales. Se prevé que esta cifra supere los 745.000 en 2028 debido a la jubilación de los conductores si no se toman medidas para mitigar la situación.
- **El informe indica** que más del 70% de los operadores de transporte por carretera ya se han puesto manos a la obra para aplicar medidas que retengan el talento y atraigan a los recién formados. Más de la mitad de estas empresas ofrecen recompensas por rendimiento y aumentan los salarios para conseguirlo. En Europa, el salario bruto de un conductor de camión es, de media, el 55% superior al salario mínimo nacional, llegando hasta el 233% en los Países Bajos. Otras medidas que están aplicando los operadores son invertir en mejores vehículos (44%), cubrir los costes de acceso a la profesión (35%) y ofrecer oportunidades de mejora de las cualificaciones (25%). Por encima de todo sobrevuela el "elevado coste" de la obtención del permiso de conducción de camiones en Europa, que es de media 3,7 veces superior al salario mínimo mensual medio,

laboral en España. Esta es una medida que parte del Ministerio de Trabajo y que saldrá, a la espera de que se concreten los aspectos técnicos y legales, con el reinicio del curso laboral y político. Según los expertos del sector, "esto va a ser dañino para las empresas de transporte". Pero también se puede hablar de otro aspecto laboral que es tema recurrente y nunca bien solucionado como la jubilación anticipada para el sector de los conductores. Debatido antes del verano en el Congreso de los diputados, su ponente, Inés Granollers, de ERC, destacó que los profesionales del transporte son un colectivo de riesgo "como reconoce la propia Organización Internacional del Trabajo (OIT), debido a la "peligrosidad de su actividad". Esto es una obviedad en un momento en el que se han agravado, en los últimos años, las condicio-



nes laborales y se ha envejecido el colectivo de conductores. Como señaló Granollers, el reciente agravamiento se ha debido "al empeoramiento de sus condiciones laborales, arrastradas de la anterior crisis económica, junto a un aumento de la edad media del colectivo, que han provocado un incremento de los índices de siniestralidad y morbilidad".

Por último, parece evidente que hay una relación clara entre la edad del conductor y la peligrosidad de la actividad del transporte. "La tasa de incidencia de accidentes de trabajo en los mayores de 55 años es tres veces superior al resto de sectores con respecto al mismo rango de edad". Por esta razón se pide que este sector profesional sea objeto de aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación por parte del Gobierno de España. Y es que, aunque ha sido recomendado por la Unión Europea, sindicatos, universidades o la Seguridad Social, todavía no se ha resuelto aplicarlo.

TRANSICIÓN VERDE. El tercer consejo que ha dado la Unión Europea de Transporte por carretera, UETR, a las autoridades europeas es que se logre una transición verde exitosa para las pymes. Con ello se quiere recordar, como en el punto anterior, que las flotas de las pymes y pequeñas empresas serán menos competitivas que las de las empresas más grandes, por falta de capacidad financiera.

Por ello se recuerda que una transición verde exitosa implica proporcionar incentivos financieros y programas de desguace, deducciones y exenciones fiscales y subsidios para inversiones en tecnologías e infraestructuras verdes, así como desa-

La UETR y otras asociaciones de empresas de transporte recuerdan que el juego limpio es necesario para todo tipo de empresas

rollar marcos regulatorios de apoyo que fomenten y permitan prácticas sustentables. Es decir, acompañar y ayudar financieramente a las pequeñas empresas a lograr la transición. En un ámbito mayor, las grandes empresas de transporte también han pedido atención para poder llevar a cabo la transición verde y han propuesto varias vías fundamentales para hacerlo con garantías y justicia.

Los empresarios españoles del transporte internacional, representados por Astic, recuerdan que el reglamento de la UE exige una reducción del 90 % en emisiones para vehículos pesados para 2040 y del 100 % para autobuses urbanos en 2035, y sostienen que es una “ambición desproporcionada sin el adecuado soporte de infraestructuras y medidas que lo faciliten”. De la misma manera, señalan que para lograr un transporte por carretera climáticamente neutro sólo es posible “con un compromiso equitativo de todas las partes: reguladores, fabricantes de vehículos, transportistas, sus clientes y, por supuesto, sus proveedores de energía”.

Es este sentido es destacable que recientemente se ha permitido en nuestro país contar en las medidas para la descarbonización, el empleo de los eco-combustibles, lo que da un futuro alargado a los motores de combustión interna y que, muy probablemente, se extienda en todo el continente, al tiempo que se desestima la idea de llegar a un motor industrial de tipo Euro 7 en los próximos años.

Sin embargo, si se cuenta con los eco-combustibles como una solución para la descarbonización y se plantean un horizonte más amplio, es muy posible que la industria de automoción sí esté por la idea de invertir para alcanzar los difíciles objetivos de un motor industrial Euro 7.

EL ECOSISTEMA DEL TRANSPORTE. La UETR propuso como cuarto elemento a tener en cuenta el desarrollo de un ecosistema del transporte que sea eficaz, seguro y equilibrado, “lo que es fundamental para fomentar el crecimiento económico, mejorar la movilidad y garantizar la seguridad de los ciudadanos”. Para ello, la asociación de pequeños y medianos empresarios del transporte propuso “emplear un enfoque holístico que aborde diversas dimensiones del sector del transporte y, al mismo tiempo, equilibre las necesidades de las diferentes partes interesadas y promueva la sostenibilidad y la resiliencia, y aborde la ciberseguridad”. Lo cierto es que tras esta recomendación se pueden incluir gran cantidad de temas que deben ser abordados tanto dentro de las fronteras nacionales, como a escala europea. Respecto a la ciberseguridad, cabe señalar que,



La digitalización del sector no sólo es costosa, también puede suponer un peligro que hay que abordar.



según un informe de la Agencia de la Unión Europea para la Ciberseguridad (Enisa), en 2023 se registraron más de 450 incidentes de ciberseguridad que comprometieron sistemas operacionales de transporte en Europa, con un impacto directo en el transporte y la logística (ver sección Carretera Actualidad). Estos ataques resaltan la necesidad urgente de reforzar las defensas en el sector del transporte y potenciar las habilidades de los profesionales en esta materia, para proteger tanto las operaciones como la seguridad de los usuarios. En este contexto, el recientemente creado Grupo de Trabajo de Transformación Digital, promovido por la Asociación Española del transporte, se reunirá este mes para continuar trabajando en la seguridad de los sistemas operacionales del transporte, fortalecer la comunicación entre todas las partes interesadas y avanzar en el fomento de la formación continua de los profesionales especializados que el sector necesita y que representan, en el contexto actual, un recurso escaso. Por lo tanto, seguiremos informando.

Pero hay más. Se pide un ecosistema de transporte seguro y, en este aspecto, grandes y pequeños transportistas, nacionales o extranjeros, tienen una exigencia que, sólo muy lentamente, se va cumpliendo. Es la seguridad en carretera; las áreas de descanso seguras para pernoctar. Osettra, consultora especializada en el transporte, ha realizado un estudio sobre las principales causas de los siniestros de mercancías de las empre-

El transporte por carretera seguirá siendo mayoritario y vertebrador en Europa durante muchos años.



No tan fiero como lo pintan

- **También** la International Road Union ha remitido un escrito a las autoridades europeas con su visión de conectar a las sociedades con una movilidad y una logística seguras, eficientes y ecológicas; el Manifiesto de IRU para la nueva legislatura incluye ocho acciones prioritarias en tres áreas.
- **En primer lugar**, para los trabajadores del sector, el Manifiesto marca acciones para facilitar el acceso a la profesión de conductor y potenciar la formación, así como para mejorar las condiciones de descanso de los conductores.
- **En segundo lugar**, para apoyar la descarbonización continua del sector, el Manifiesto incluye prioridades en materia de estándares de CO₂ para vehículos pesados, capacidad de la red eléctrica y armonización de las restricciones de acceso de vehículos urbanos en toda la UE.
- **Y, por último**, en cuanto al papel clave del sector en el apoyo a la prosperidad, el Manifiesto se centra en la digitalización de los documentos de transporte, el impulso de la eficiencia y el transporte combinado y la clarificación de las normas sobre datos a bordo de los vehículos.



sas de transporte por carretera españolas. Los datos muestran que los robos son el motivo principal, al representar el 24,80% del total. En segundo lugar, se encuentran los daños a las mercancías durante las operaciones de carga y descarga (17,44%), seguido de la mala estiba (11,24%), los accidentes del vehículo (10,46%), las averías del equipo de frío (6,81%), las mojaduras (4,33%) y los incendios (3,87%).

Las áreas de descanso seguras se desarrollan muy lentamente y siempre al abrigo de una comercialización por parte de empresas privadas; ya sean asimiladas a operadoras de autopistas, distribuidoras de combustible o unas pocas empresas especializadas. Pero la iniciativa de la administración luce por su ausencia. Sólo unas pocas ayudas aquí o allá.

De los 7.000 millones de euros que Europa repartirá para proyectos del mundo del transporte, España recibirá 739,1 millones para 22 proyectos diferentes. Y de todos, solo se incluyen tres pro-

Asuntos como la ciberseguridad están todavía en mantillas en este sector, aunque algunas entidades empiezan a espabilar

yectos de aparcamientos seguros. Al sur de Madrid 125 plazas nivel oro, en la localidad riojana de El Villar de Arnedo, 383 plazas de aparcamiento para camiones de nivel platino y en Pont de Molins (Gerona), con unas 200 nuevas plazas. Pero el 80 por ciento de los 7.000 millones de euros de ayuda al transporte, se destinarán al tren. Hasta 5.600 millones de euros se destinarán en los próximos años a grandes proyectos para mejorar las conexiones ferroviarias transfronterizas a lo largo de la red básica de la RTE-T.

Ecosistema de transporte

El último punto de recomendaciones de la UETR a la UE se basaba en la plena legalidad y cumplimiento en el Mercado del Transporte por Carretera, aplicando el Paquete de Movilidad de la UE, que constituye un marco jurídico y operativo fundamental para el transporte por carretera y que debe aplicarse e implementarse plenamente. Aunque se ha hablado mucho del Paquete de Movilidad de la UE -de lo bueno y de lo malo para los profesionales- se pretende que exista un juego justo sobre todo en lo que se refiere al cumplimiento uniforme de las nuevas normas que conlleva el plan.

Ciertamente, el cumplimiento de las distintas medidas acarreará un nuevo esfuerzo en la implementación, administración y control de nuevas documentaciones complejas que proponen buena parte de las nuevas regulaciones del Paquete de Movilidad. Además, las inspecciones regulares, con multas sustanciales por incumplimiento, aumentan aún más la carga administrativa.

Las empresas de transporte enfrentan costos operativos más altos, especialmente las flotas compuestas principalmente por vehículos ligeros para transporte por carretera internacional y actividades de cabotaje. Estos ajustes contribuyen a precios de envío más altos, potencialmente acompañados de impuestos a los clientes.

Sin agotar el temario que se inicia este septiembre, cabe pensar que abrimos un curso tan lleno y tan difícil como los anteriores. Sin mencionar la política, que lo permea todo, cabe recomendar a los actores de este sector suerte y ganas. Y a ustedes, que sigan atentos como hasta ahora. ♦

Postgrado en
Inteligencia
de Negocios



ruta
Transport Business School
by Lextrantransport

post data:

*El primer título universitario
para el transporte por
carretera de estas
características en España*

*Desarrolla e implementa
un proyecto de análisis
de datos, aprendiendo a
utilizar herramientas
como **Power BI***

- *Apúntate a la única y exclusiva edición de 2024*
- *Plazas limitadas a 30 alumnos*
- *Inicio en octubre*



www.rutatbs.com

TACÓGRAFO DE ÚLTIMA GENERACIÓN

Difícil cumplir el plazo de montaje marcado por la UE

La obligación de que todos los transportistas que realicen transporte internacional adquieran e instalen un tacógrafo de última generación está resultando polémica. Para muchos es totalmente innecesario, ya que sirve el modelo anterior. Además, opinión también mayoritaria, aseguran que no se podrá instalar por dificultades para encontrar unidades disponibles antes del 31 de diciembre de 2024, como estipula la normativa.

✚ Por **Edi Cobas**

LAS PREGUNTAS

1 ¿Considera que es necesario, para un mayor control de la gestión diaria, instalar un tacógrafo de última generación o, por contrario, es suficiente con el modelo actual?

2 El plazo límite para su instalación, 31 de diciembre, ¿es suficiente para que todas las empresas, miles, puedan adquirir e instalar el nuevo modelo?

3 Tras analizar las prestaciones del nuevo tacógrafo, ¿considera que su precio, sobre 2.000 euros, está justificado?

LAS RESPUESTAS

José Antonio Zamora
Gerente/Propietario
de Transporte Zamora
Málaga

1.- No, no es necesario. Los últimos modelos ya son muy completos y ofrecen la información necesaria para nuestra gestión y también para que las autoridades controlen nuestra actividad. Sinceramente, es una "disculpa" para hacernos comprar un aparato innecesario y caro. O sea, un negocio redondo para unos cuantos, a cuenta de las empresas de transporte, que ya tienen muchas dificultades para cubrir sus gastos fijos.

2.- Rotundamente, no. Es insuficiente somos muchos y no se llegará a tiempo, a pesar del trabajo que, por ejemplo, las

asociaciones empresariales están haciendo para ayudarnos a gestionar la compra.

En mi caso no lo he comprado, creo que ampliarán el plazo porque no solo en España hay dificultades para cumplir ese plazo límite.

3.- No he podido probar aún uno, hablo por comentarios, pero no creo que podamos aprovechar los datos para mejorar nuestra gestión. Sí es interesante, ventaja es el control automático de paso de fronteras, no hay que bajarse del vehículo.

Pero, insisto, es un modo para controlar mucho más. Será más fácil multarnos por cualquier infracción mínima. Desde ese punto de vista, también tiene algo muy positivo: localizar a los que trabajan "sin cumplir las leyes".

Albino Quintas
Gerente de Transportes Quintas
Xinzo de Limia, Orense

1.- Necesario, necesario, no. Pero tampoco lo veo "como un desastre". Es un aparato más evolucionado, los datos serán más fiables. Creo que hay leyes y obligaciones con menos sentido. Eso sí, creo que es muy útil, les facilitará su trabajo, a las autoridades que a los transportistas. La información que aporta no es muy diferente a la que ya recogen los tacógrafos actuales.

2.- No, no es plazo suficiente. Yo ya he comprado cinco, tengo una flota de siete vehículos, pero no es fácil. No hay aparatos suficientes y, además, los talleres no tienen tiempo para su colocación. Creo que la UE se ha equivocado. Y mu-

chas empresas deberían haber programado mejor y, por ejemplo, lo ideal hubiera sido que ya los vehículos que salen ahora de fábrica ya lo lleven incorporado.

3.- Es caro, son 2.000 euros. Si pides la subvención se quedan en 1.000 euros,

pero para un empresario pequeño es un desembolso muy importante. No olvidemos que seguimos cobrando precios bajos y los costes fijos son muy elevados.

Tras probarlo, repito, en cinco vehículos para mí tiene dos ventajas. La primera, el control automático del paso

de fronteras, es una gran ventaja para el conductor. La segunda ventaja que veo a este nuevo tacógrafo es que, en adelante, será muy difícil que los que incumplen las horas de conducción y descanso, lo sigan haciendo.

EN PRIMERA PERSONA

Por **Juan José Gil. Secretario General de Fenadismer**
@fenadismer



ZONAS DE BAJAS EMISIONES

▲ La Ley de Cambio Climático estableció en el año 2021 que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes (que son casi 150 en toda España) deberían adoptar antes de finales de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación, que reduzcan las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo, al menos entre otras, el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones en sus territorios, con el objetivo de reducir el tráfico privado en los municipios en beneficio del transporte público y otras formas de movilidad.

La realidad es que medio año después de dicha fecha límite, solo en 21 ciudades se ha aprobado la correspondiente Ordenanza para la implantación de su Zona de Bajas Emisiones ZBE, en las que pese al temor inicial del sector del transporte, afortunadamente el transporte de mercancías ha quedado exento de cualquier limitación, o las limitaciones establecidas han sido en espacios muy limitados o con moratorias de entrada en vigor en el tiempo.

Los más significativos en cuanto a las limitaciones impuestas ha sido el caso de Barcelona y su zona metropolitana, y especialmente por su carácter restrictivo la ciudad de Madrid, pese a que el actual alcalde cuando entró en el cargo prometió acabar con el anteriormente denominado Madrid Central, y que no sólo no ha quitado, sino que lo ha amplificado hasta el límite.

En el caso de Barcelona y sus rondas, que incluye además de la ciudad condal los municipios limítrofes, la limitación establecida afecta solo a los vehículos de transporte sin distintivo. Además, se ha establecido un régimen excepcional para que puedan continuar utilizando su vehículo los actuales titulares que les falte 5 años de cotización para alcanzar la edad legal de jubilación. Asimismo, para el resto de transportistas que no cumplan dicho requisito se establece una moratoria de hasta 18 meses para poder continuar utilizando su actual vehículo si justifican que van a reponer dicho vehículo en dicho plazo.

Por el contrario, Madrid es la única ciudad española que introduce importantes limitaciones al desarrollo de la actividad del transporte, estando previsto para Enero de 2025, si nadie lo impide, incrementar de forma preocupante limitaciones, afectando ya no sólo a la zona Centro de Madrid, sino que a partir de dicha fecha todo el término municipal se convertirá en Zona de Bajas Emisiones, introduciendo un importante carácter restrictivo para la actividad del transporte tanto de mercancías como de viajeros, tanto de vehículos de transporte sin distintivo como con distintivo B.

Dicha política hostil e irracional del Ayuntamiento de Madrid al sector del transporte supone ignorar cual es el

objetivo por el que se creó las ZBE, y que se recogen en las Directrices para su establecimiento que aprobó el Ministerio para la Transición Ecológica en colaboración de la Federación Española de Municipios y Provincias.

De acuerdo con dicha Guía, el procedimiento de declaración y regulación de las ZBE debe cumplir las exigencias de transparencia de datos, participación, debate público, motivación y análisis de proporcionalidad y de alternativas, así como incluir un análisis adecuado de los impactos económicos, sociales, sobre el mercado y la competencia, de costes y beneficios y de cargas administrativas, debiendo quedar constancia de todo ello en los correspondientes expedientes.

Además dichas directrices establecen expresamente la necesidad de dar un tratamiento específico favorable a sectores profesionales como el del transporte y reparto de mercancías, recomendando que los Ayuntamientos mantengan una relación permanente con las organizaciones representativas del sector para negociar una regulación consensuada. Sin embargo, el Sr. Almeida, alcalde de Madrid, parece haber olvidado sus promesas y sus obligaciones con el sector, y ante esta falta de sensibilidad es previsible que el sector no se quedé de brazos cruzados viendo como se le expulsa de la ciudad. ✎



Marcos Basante - Presidente de Astic y Fundación Corell

“En la UE hay mucha demagogia y un desconocimiento total de lo que significa el transporte por carretera”

El presidente de Astic y de la Fundación Corell -donde nos encontramos- acumula, además de éstas, otras responsabilidades en el mundo del transporte por carretera, como ser consejero delegado de un par de empresas relevantes en el sector o ser administrador de alguna otra; a pesar de todo ello, nos recibe para darnos, largo y tendido, su visión del transporte en estos momentos.

— Por: **Redacción Todotransporte**

C

ualquiera diría que Marcos Basante emplea tres o cuatro relojes para alargar su jornada laboral; pero

no, debe ser que gestiona bien su tiempo para dividirse en sus diferentes responsabilidades. Y, ahora, con los chicos de la prensa, sin ningún pelo en la lengua y, a menudo, de forma castiza, nos desvela unas pocas cosas del sector que creemos conocer y nos ofrece su visión no sólo de lo que está ocurriendo, también de lo que puede ocurrir en adelante.

TodoTransporte: ¿Cómo está el sector del transporte por carretera actualmente, en comparación con el año anterior y qué perspectivas tiene para los próximos meses?

Marcos Basante: Lo cierto es que vamos a peor, porque estamos ahora en una encrucijada importante con bastantes retos, como la falta de conductores que me da

pena porque es un debate que se abre en bastantes frentes y la raíz de todo esto es que después de la pandemia la sociedad ha cambiado a nivel laboral y el nuestro es un trabajo que implica un desarraigo de una persona con su familia y vida normal. El reto tecnológico de nuevos combustibles también afecta porque, nosotros que nos dedicamos a la larga distancia, pues el eléctrico es una utopía, el de hidrógeno también. Hay que empezar a moverse y decirle a los gobernantes y la sociedad que

“

Estamos en una encrucijada importante con bastantes retos y hay que empezar a moverse y decirle a los gobernantes y la sociedad lo que necesitamos”

necesitamos una alternativa real. También hay que dar la vuelta del calcetín de la fiscalidad, porque no podemos pagar más y hay que incentivar la inversión.

TT: ¿Y respecto a hace 3 años, cuando se alcanzaron los acuerdos con el Gobierno? ¿Qué ha cambiado en el día a día?

MB: En general, los acuerdos han sido muy buenos, pero el sector lo debe aplicar y obligar a que se cumplan. El ejemplo es que se sigue sin cobrar a 60 días, porque las empresas no lo exigen. Además, en los últimos años el tema de las cargas y descargas se ha empeorado mucho, está habiendo tiempos más largos que antiguamente y no estamos haciendo nada por exigir nuestro derecho. Por una parte, creo que los acuerdos han sido buenos, pero en otra parte creo que el sector todavía no ha sumido los acuerdos y no se ha puesto a trabajar.

TT: ¿Representar a los empresarios de transporte internacional, es decir; grandes empresas y operadores le separa un tanto del resto de empresas del sector?

MB: Yo creo que no, sinceramente. Yo tengo una frase acuñada que es que, al final, un señor que tiene un camión es igual de empresario que un señor que tiene 50 o 100. Yo creo que no nos aleja y que además no estamos tan distantes unos de otros. No veo esa dicotomía, estamos todos en la carrete-



IMPACTO SÚBITO

1	¿Qué es más complejo, negociar en el ministerio o con el comité de su empresa?	Al 50%.
2	¿Qué da más satisfacciones la dirección de una gran empresa o lo conseguido en las mesas de negociación en el Ministerio?	La dirección de mi empresa.
3	¿El empresario de transporte español debe sentir complejos de un alemán, por ejemplo?	Para nada
4	¿La política está influyendo para bien o para mal en el transporte?	Para mal
5	¿La pugna entre cargadores y transportistas es una batalla perdida?	No
6	¿Es justa la visión que se tiene del empresariado del transporte español?	Está desvirtuada, pero se está cambiando.
7	¿España debería aprender de?...	De sí misma, desde hace muchos años.

ra y tan honorable es una persona que tiene un camión, que además es un Superman, como el que tiene una empresa que también es un Superman porque también hace falta estar ahí.

TT: Pero entre las empresas que usted representa también existen unas cuantas que son cargadoras de otras pequeñas y medianas empresas del transporte. ¿Hay concienciación por estar en el sector o el que es cargador es cargador?

MB: Yo creo que no. Las empresas cargadoras que tenemos asociadas de ese tipo son empresas que vienen del transporte y conocen el transporte perfectamente. No creo que haya esa distinción de yo solamente soy cargador o no. Yo creo que estamos todos en el mismo barco con los mismos problemas. Esa diferencia, si la hay, será muy, muy pequeña.



TT: Y con respecto a la apertura de empresas en terceros países que puedan resultar como empresas de buzón ¿Lo vigilan o lo señalan también entre sus asociados?

MB: Bueno, nuestros asociados, salvo raras excepciones, el que tenía una empresa en Polonia, en Rumanía la sigue manteniendo porque trabajan en la misma Rumanía. Yo no he vivido en nuestras asociaciones el problema de las empresas buzón como pueda parecer. Los que estaban implantados siguen implantados, porque al final siguen; no voy a dar nombres, pero hay empresas que llevan 10 años en Rumanía y siguen en Rumanía, porque trabajan en Rumanía, porque tienen transporte en Rumanía y en Polonia es exactamente igual. Entonces no creo que se sea el caso.

TT: Su empresa, Global Expedition, está especializada en el transporte de cisternas ¿Esta especialización le hizo soportar mejor las crisis económicas y de actividad como la recientemente pasada?

MB: Esa pregunta es buena porque, a pesar de ese mito de las cisternas, en la crisis del 2010 yo hablaba con mis colegas en la asociación y ellos ya notaban la crisis, pero nosotros tocábamos mucho el ámbito químico y en aquella crisis la química fue la última que se paró; pero el problema es que mientras que ellos fueron adecuando la caída, nosotros en la crisis de la química fue que en 6 meses caímos a la mitad de actividad. Nos obligó a darle bastantes vueltas a la cabeza y a la empresa y a casi, casi reinventarnos.

TT: Hablemos de la normativa europea tiende a constreñir claramente al transporte por carretera ¿Cree que hay falta de imparcialidad tecnológica por



parte de las autoridades? ¿Está poco meditada o es algo ineludible?

MB: Creo que en Europa hay una demagogia y un desconocimiento total de lo que significa el transporte por carretera. El transporte por carretera en los próximos años va a crecer sustancialmente, sobre todo los volúmenes; va a haber muchas más toneladas kilómetros a realizar. Hace años nosotros cargábamos un camión con un producto, ahora cargamos un camión con 14 productos. Por las fronteras europeas cruzan todos los días 250.000 camiones y si alguien pretende que eso sea sustituido por los trenes, simplemente no conoce la realidad.

Europa se está pegando un tiro en el pie a nivel transporte y a nivel tecnológico. En los próximos 10 o 15 años tendrán que convivir 3 o 4 clases de combustibles y en el transporte no hay que penalizar a unos para premiar a otros. El tren es una alternativa, pero pequeña para lo que estamos hablando.

TT: ¿Con este panorama cree que habrá que fijar una prórroga al fin de los motores de combustión para el transporte, o los eco-combustibles serán una salvación a medio plazo?

MB: Bueno, la gran la respuesta a esa pregunta es si yo cuando utilice esos eco-combustibles voy a seguir pagando los mimos impues-

tos. También cabe preguntarse ¿Qué es lo que van a hacer ellos cuando haya un 30% del parque móvil electrificado y no haya un vehículo de combustión? O también, qué es lo que ellos saben que nosotros no sabemos para asegurar que en el año 2035 podemos sustituir un motor de combustión por una alternativa más eficiente que nos permita recorrer 1.600 o 2.000 kilómetros como hacemos hoy. Si no cambian, lo vemos inviable y en ello estamos trabajando todos los días.

TT: ¿Y siguiendo con Europa terminará la Unión Europea por exigir a España el pago por uso?

MB: Bueno, yo creo que eso al final es un tema más de cifras macroeconómicas que de otra cosa. El pago por uso vendrá, pero trataremos que venga en la mejor forma posible, de una forma adecuada y no que llegue a esos disparates que estamos oyendo de 14, 15, 16 céntimos por kilómetro: eso supone 1.500, 1.600 euros por camión y mes. ¿Quién y cuándo lo va a pagar? Porque nuestras empresas en Astic, que son empresas que tienen 100 vehículos, pues necesitarían un millón de euros al año de capacidad financiera extra para poder pagar eso.

TT: Uno de los graves problemas que hay en el continente es la falta de aparcamientos seguros

“

Yo soy muy del Atlético de Madrid, pero como dicen en la Casa Blanca, cuando ganas una Champion, ya estás pensando en ganar la siguiente”



¿Qué se está haciendo para mejorar el panorama y más cuando se intenta incorporar a las mujeres al transporte?

MB: Pues no se está haciendo nada. Vamos a decirlo alto y claro, porque como los políticos no se montan en los camiones, ni viven... Los conductores empiezan desde las 5 de la tarde hasta las 11 de la noche su peregrinaje por ver dónde duermen y, al final, terminan al

lado de un arcén de la carretera. Se quiere mercantilizar los aparcamientos y eso tendría que ser un bien de uso público y tendríamos que hacerlos nosotros. Al gobierno les dijimos que teníamos unos fantásticos aparcamientos que son los de vialidad invernal que se tiran 360 días a año sin utilizar. Pero claro, ya empezamos con que hay que sacarlos a concurso, hay que dotarlos de unos cuartos de baño, unos servicios aptos, hay que mantenerlos... Pues habrá que hacerlo, porque no hay nada más desprotegido que una persona con un camión.

TT: Parece que esta legislatura le está costando un poco arrancar y lo hace orientada claramente hacia el ferrocarril. ¿Qué opinión tiene del equipo de gobierno que está ahora mismo en el Ministerio de Transporte?

MB: No ha arrancado todavía; hemos tenido una reunión con el ministro, han tomado nota se han hecho unas mesas que venían del anterior Ejecutivo, aunque se han puesto marcha en este y, bueno, creo que el nuevo equipo que tenemos no domina todavía los temas como los dominaban el anterior. Respecto a lo del tren, a veces se tergiversan las palabras que decimos: nosotros no estamos en contra del tren, en Astic somos pioneros en defender el tren, porque creamos una sociedad privada que se llama Conbiberia y tenemos a la UOTC, una unión de operadores de transporte combinado. No nos da miedo el tren, pero sí entendemos que hay un déficit presupuestario de mantenimiento de las carreteras.

TT: Aparte de algunas definiciones o apreciaciones técnicas parece que su organización acepta el empleo de los duo trailers y los vehículos de 44 toneladas ¿Es así?

Nosotros somos pioneros en hacer un estudio de los mega camiones y de los duo trailers. Nosotros estamos mucho más a favor de los duo trailers que de las 44 toneladas. Creemos que el duo trailer es una alternativa que al transportista como al cargador, como a la sociedad le da un beneficio desde el primer momento. Al final es optimizar y transportar más por mucho menos, emitir mucho y es bajar la incidencia de la masa por eje a 7 por eje. Por lo tanto, menos mantenimiento y más durabilidad y longevidad en nuestras carreteras.

TT: Usted señalaba en la última Asamblea de Astic que el mayor riesgo del sector parece ser el derivado del incremento de los costes fijos: laborales, combustible, flota, etcétera y que están lastrando la cuenta del resultado de las empresas ¿Hay solución a esto?

MB: Bueno, a raíz de la pandemia y todas estas crisis globales que estamos sufriendo pues es que estamos teniendo un aumento de costes bestial en todos los aspectos; todo lo que son componentes mecánicos de automoción, de recambios y reparaciones van a aumentar un 40%. Ha habido un aumento desmesurado de aceites, de filtros, de las pólizas de seguros y la verdad es que estamos muy preocupados porque, a la hora de trasladar esos costes nos está costando. También alguno de nuestros clientes está igual. Al final todo va en esa competitividad, pero la verdad es que en Europa en los últimos años hemos tenido un incremento de precios bastante importante.

TT: Otra amenaza para el sector es el quedarse sin conductores. ¿Cómo se puede solucionar el problema? ¿Es solo una cuestión de sueldo?

MB: No, no sólo una cuestión de sueldo. El sueldo es una cosa que



Muy personal

Soy de una familia

de León, apasionado del transporte, de los camiones y de trabajar. Y, sobre todo, de defender los intereses del sector. He sido presidente de la asociación de transportistas de Madrid, Atradice, estuve en el comité ejecutivo de CETM muchos años y desde 2012 soy presidente de Astic. Ahora también presido la Fundación Corell, que es de las cosas buenas que se hacen en el sector.

La conciliación

se lleva muy mal, con tanta actividad y en casa me ven el pelo poco, pero por fortuna, mi mujer ya me conoció en este ámbito y está acostumbrada. No hay problema, de vez en cuando saco lo del lavavajillas.

En mis ratos libres

estoy con la familia y me gusta viajar por Europa o por España. Los fines de semana son para descansar y el guerrero necesita descanso y paz; aunque algún sábado que otro también trabajamos. No sé lo que haré cuando me jubile, porque desengancharse será complicado.

“

El transporte por carretera en los próximos años va a crecer sustancialmente y Europa se está pegando un tiro en el pie a nivel transporte y tecnológico”

influye, pero yo creo que tiene que haber una normalización salarial; el salario es una partida importante y tienen que mejorar, evidentemente. Pero solucionarlo es muy complicado, porque al final hay muchos actores que tienen que intervenir en la toma de decisiones. Quién le pone el cascabel al gato de que tengamos dos millones y medio de personas paradas y que no se incentive que entren en el sector. Tenemos que poner todos de nuestra parte: la sociedad, la política, la jurisprudencia, los cargadores, todos tenemos que poner en nuestra parte. Sumar distintas soluciones.

TT: El CNTC ha sido duramente criticado, incluso insultado, por personas o entidades que no pertenecen a él. ¿Qué les diría ahora que parece que se notan algunos beneficios de lo acordado entre el comité y el ministerio hace un par de años?

MB: Recuerdo, hace años, había una asociación que quería entrar y, cuando estaba fuera, era políticamente muy incorrecta sobre el Comité. Cuando entró y salía un tema yo a veces les decía malintencionadamente, oye, ¿por qué no habláis de esto? Porque siempre estaban callados. Y es que todos esos que por fuera cacarean mucho, cuando llegan ahí dentro, no hablan. Al Comité no vamos a pasear, al Comité vamos a trabajar. Lo que les digo es que primero demuestren lo que tienen y luego, cuando lleguen al comité, que no se crean que es darse un paseo en abril. Hemos pasado épocas duras, con mucha res-

ponsabilidad. Y eso que dicen de las gambas y los centollos, por desgracia no lo he visto todavía.

TT: ¿Qué valor le da a todo lo conseguido hasta ahora en el Comité y cuáles son los próximos desafíos que le queda al sector?

MB: Mira, yo soy muy del Atlético del Madrid, pero voy a cogerme esa frase de la Casa Blanca que es que, cuando ganas una Chapión, ya estás pensando ganar la siguiente, pues eso pasa en el Comité. Cuando se consigue un acuerdo y es algo que se lleva años reclamando, pues de lo que se trata es de ponerlo en uso y que el sector lo tome como suyo. Pero evidentemente yo valoro lo que hemos conseguido en la anterior legislatura; es un trabajo que se podía haber hecho antes y que algún gobierno anterior lo podría haber hecho muchos años antes. Porque no pedimos cosas que estén fuera del sector o la lógica.

¿Cómo cree que será el transporte por carretera dentro de un par de décadas?

MB: Uff, yo creo que será una actividad bastante más compleja. La Inteligencia Artificial va a tener que ver mucho en eso, se tendrá que hacer un encaje de todo esto con las relaciones laborales y, en definitiva, mucho más tecnológico, complicado e intenso. Los stocks de las empresas serán menores y estarán en carretera listos para entregarse desde fábrica. Va a ser apasionante, será años de retos, de cambios tecnológicos y espero tener salud para verlo. ♦

¡DISFRUTA DEL VIAJE!

VIAJA SIN LIMITES CON UNA SOLA TARJETA: ANDAMUR PROEUROPE

VARIOS PRODUCTOS: COMBUSTIBLE TRADICIONAL, ADBLUE, GNL Y GNC
MÁXIMA SEGURIDAD: AIRCODE, NOTIFICACIONES ANTIFRAUDE,
PARKING VIGILADO, LÍMITES DE SEGURIDAD, ÁREA PRIVADA
ANDAMUR CONNECT | MÁS DE 900 ESTACIONES DE SERVICIO
EN 9 PAÍSES DE EUROPA




ANDAMUR

Operadores y estaciones de servicio solicitan al Miteco medidas contundentes

El fraude los carburantes alcanza a más del 25% de las operaciones

Asociaciones de estaciones de servicio, operadores y distribuidores de combustible y servicios relacionados han solicitado al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Miteco, que redoble la inspección y endurezca las sanciones en los fraudes sobre el IVA que, aunque no afecta a los consumidores, sí incide en la hacienda pública.

— Por **Alfredo Escolar**



Los problemas que aquejan al sector, según Marcos Basante, presidente de Astic, no están teniendo los mejores interlocutores, ministerio y política común europea, para su solución a corto o medio plazo, “es evidente que el Ministerio, y su equipo actual, se ocupa poco de los problemas reales del transporte de mercancías por carretera, está a otras cuestiones”. Las asociaciones Aevocar, AOP, CEEES y UPI han mantenido una reunión a finales del mes de julio con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para explorar nuevas vías de colaboración en la lucha contra el fraude en la distribución de carburantes, un fenómeno que está subiendo de manera espectacular. De hecho, se calcula que el fraude en la declaración del IVA por la venta de combustibles aumentó de 2022 a 2023 un 43%. Operadores y estaciones de servicio urgen a la Administración a tomar

medidas contundentes con carácter inmediato, para erradicar las prácticas fraudulentas que generan una competencia desleal en el sector. Durante el encuentro de estas asociaciones con representantes del Ministerio las organizaciones han solicitado un mayor control y compromiso por parte de la Administración para poner freno a estas prácticas, que dañan la competencia empresarial y a la sociedad, tanto en el caso del fraude en el IVA como en el caso del incumplimiento en la

Entre un 25% y un 30% de las ventas de carburantes en nuestro país se realizan cometiendo algún tipo de estafa

incorporación de biocarburantes, que afecta, además, al medioambiente. Las asociaciones señalan que se produce una sensación de impunidad en el sector y que los defraudadores se benefician de mayor número de ventas y buena imagen por ofrecer unos precios por debajo de los habituales del mercado. El sector ha valorado la disposición de Miteco para avanzar en la lucha contra el fraude, su apertura al diálogo y la iniciativa mostrada con la incorporación de medidas en el Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, y la necesidad de seguir avanzando en una batería de medidas más contundentes.

Competencia desleal

Ya desde el mes de junio pasado el sector viene denunciado esta situación y la propia CEOE ha señalado la necesidad de atajar esta situación. “El fraude fomenta una competencia



desleal, que va en contra del propio desarrollo empresarial, y dificulta el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones, lo que va en contra de la voluntad de las empresas del sector”, subrayó Antonio Garamendi, presidente de CEOE. Durante el año pasado se calcula en 2.000 millones de euros lo defraudado en la distribución de combustible y hasta 1.000 millones más en impuestos bio y otras obligaciones sectoriales. Además, se advierte que este ejercicio se ha disparado el fraude enormemente y de forma descontrolada, por lo que se teme que el monto defraudado pueda superar con creces lo del año 2023. De hecho, los distribuidores calculan que entre un 25 y un 30 por ciento de todas las ventas de España se producen bajo este tipo de fraude.

Operadores y estaciones de servicio insisten en su llamamiento a la Administración para que intensifique las labores de prevención, control y seguimiento de estas prácticas fraudulentas, así como que implemente nuevas medidas más contundentes y eficaces, y agilice la capacidad de actuación contra aquellos que cometen el fraude. Recuerdan, en este sentido, que es crucial fortalecer los mecanismos de control, aumentar las sanciones y promover un marco legislativo más estricto que proteja tanto a los consumidores como a los operadores y las estaciones de servicio que actúan dentro de la legalidad. Además de con Miteco, las Asociaciones Aevercar,



Las estafas no repercuten en los clientes, excepto cuando se dice añadir una cantidad de biocarburante que no es cierta.

AOP, CEEES y UPI se reunieron con la CNMC para solicitar un refuerzo en su labor de supervisión en el marco de sus competencias y una mayor agilidad en la tramitación de expedientes sancionadores.

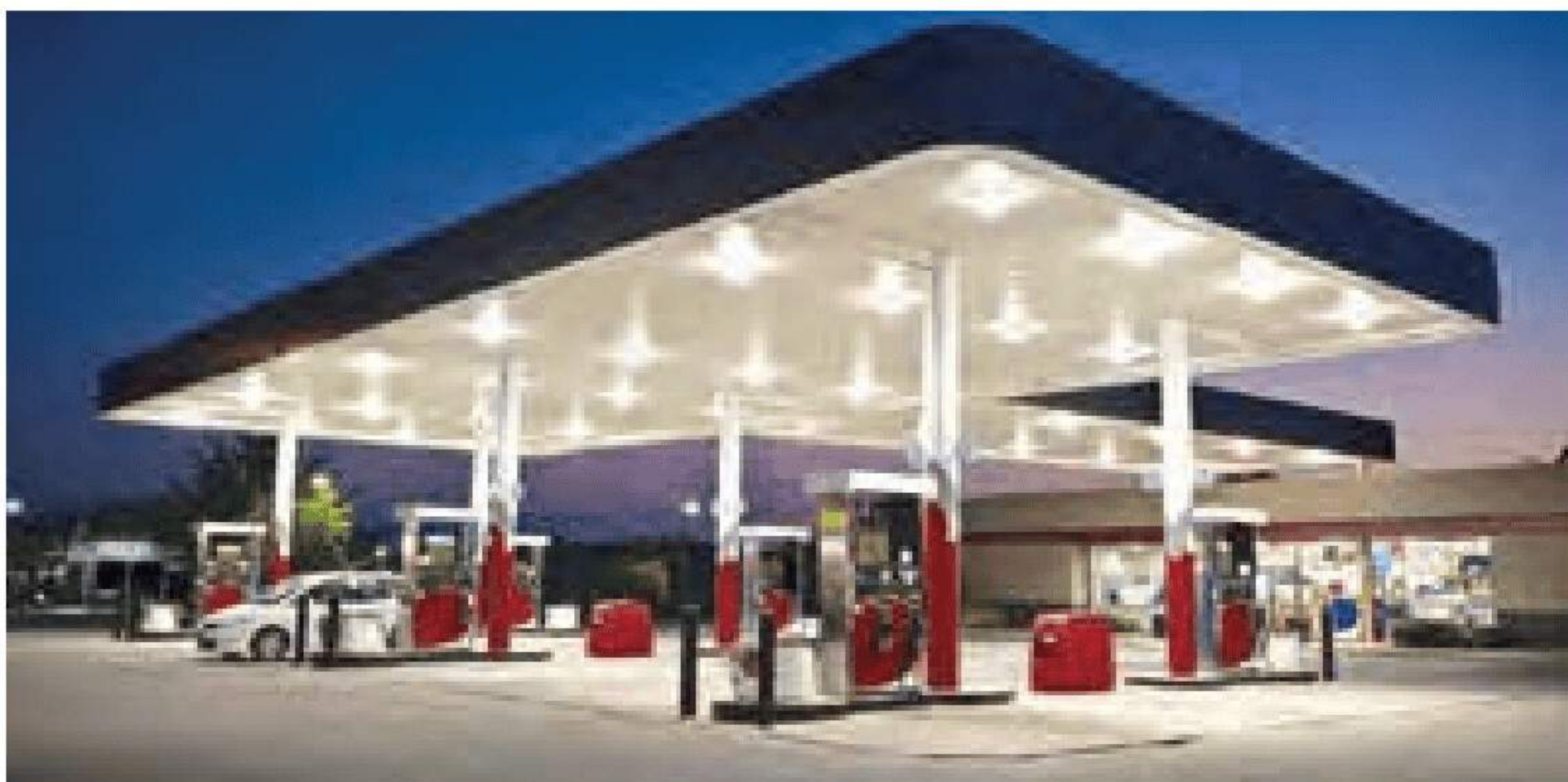
Las asociaciones denunciante confían firmemente en el compromiso y la coordinación del Miteco y demás

Administraciones competentes como la mejor palanca de lucha contra el fraude. Por ello, recalcan su compromiso para colaborar estrechamente con las autoridades y responsables públicos con el fin de erradicar estas prácticas fraudulentas, promoviendo la competitividad y sostenibilidad del sector.

Las arcas públicas podrían estar dejando de ingresar del orden de los 3.000 millones de euros por algún tipo de engaño

Sistemas de estafa

El fraude en la distribución de combustibles tiene varias formas de llevarse a cabo. La más generalizada y la de mayor monto es la fiscal, por la que se adquiere el combustible a mayorista sin contar o aportar el IVA (cosa que se permite a distribuidores de hidrocarburos) pero que llegado al momento de la distribución, sí se cobra al cliente, pero no declara a hacienda. De esta forma, queda un margen de beneficio extra para el distribuidor suficiente como para hacer parecer que se vende muy barato y, aún así, obtener un gran beneficio. Otra forma de estafa es la de no añadir al carburante el porcentaje de biocombustibles exigido por la ley y que son de un precio superior. También son motivos de estafa, aunque menores, no mantener las existencias mínimas de seguridad que se exige o no realizar las aportaciones al Fondo Nacional de Eficiencia Energética. ♦



La AET hace un llamamiento a la industria

Alarma general por la ciberseguridad en el transporte



La Asociación Española del Transporte, AET, ha dado un paso en la protección de los sistemas operacionales del transporte al lanzar una iniciativa dentro de su 'Grupo de Trabajo de Transformación Digital', expertos de las principales compañías y administraciones, con el objetivo de abordar el desafío crítico que representa la ciberseguridad en el sector.

— Por **Alfredo Escolar**

La creación de un Grupo de Trabajo sobre Transformación Digital se trata de un reto que requiere una colaboración estrecha entre todos los actores. Tal como explica Juan Manuel Martínez Mourín, presidente de la AET, "el propósito que persigue esta iniciativa es compartir conocimiento, unir puntos de vista, avanzar en I+D y apostar por la capacidad de la industria para aportar las mejores soluciones y herramientas que den respuesta al gran reto que supone la ciberseguridad en el transporte". Según un informe de la Agencia de la Unión Europea para la Ciberseguridad (ENISA), en 2023 se registraron más de 450 incidentes de ciberseguridad que comprometieron sistemas OT en Europa, con un impacto directo en el transporte y la logística. Estos ataques resaltan la necesidad urgente de reforzar las defensas en el sector del

transporte y potenciar las habilidades de los profesionales en esta materia, para proteger tanto las operaciones como la seguridad de los usuarios. En este contexto, el Grupo de Trabajo de Transformación Digital volverá a reunirse a partir de septiembre para continuar trabajando en la seguridad de los sistemas operacionales del transporte, fortalecer la comunica-

En 2023 se registraron más de 450 incidentes de ciberseguridad que comprometieron sistemas organizativos de transporte en Europa

ción entre todas las partes interesadas y avanzar en el fomento de la formación continua de los profesionales especializados que el sector necesita.

Actividades preventivas

El objetivo primero de esta convocatoria es movilizar las mejores prácticas, las tecnologías emergentes y las estrategias de mitigación de ciber-riesgos más efectivas para proteger los sistemas y las infraestructuras del transporte.

Entre las actividades que desarrollará el grupo, se encuentra el estudio de tecnologías y metodologías innovadoras para aportar una capa extra de seguridad en los sistemas operacionales del transporte. Además, se enfocará en la formación y concienciación de los profesionales del sector mediante jornadas específicas y visitas a Centros de Operaciones de Seguridad, permitiendo a los participantes conocer su funcionamiento de primera mano y comprender mejor las estrategias de protección y respuesta ante ciberataques.

El grupo está coordinado por Néstor Castanedo, responsable de las actividades de transformación digital en la AET, y por Jorge Aldegún, de vicepresidente y coordinador de los grupos de trabajo. Contará con la participación de los principales socios de la AET. ♦



El control de la ciber-seguridad en Europa se encuentra más avanzado que en España.



LA MAYOR RED MULTIMARCA DE VEHÍCULO INDUSTRIAL

MÁS DE 200 PUNTOS DE SERVICIO EN ESPAÑA Y PORTUGAL.

Con garantía de pago entre talleres adheridos, facilitando la gestión y el servicio a tus clientes cuando surge una asistencia en carretera. Estamos allá donde tu lo necesitas.

Y TAMBIÉN LA MÁS COMPLETA POR CANTIDAD Y CALIDAD DE SUS SERVICIOS:

- **Asistencia técnica multimarca, en plantilla propia.** Sin estar condicionada a ningún equipo de diagnóstico y reconocida durante años entre nuestros talleres por su calidad y solvencia.
- **Formación para tus técnicos:** La más completa y la que mejor se adapta a las exigencias de tu taller. Ahora en formato dual, reforzando los cursos presenciales con una plataforma online.
- **Soporte a tu modelo de negocio:** Un plan de formación empresarial y de gestión, orientado a mejorar la rentabilidad de nuestros talleres.
- **Las mejores plataformas digitales para la gestión de acuerdos con flotas en facturación centralizada.** Búsqueda de recambios, información técnica, intervalos de mantenimiento y tiempos de reparación, todo en un entorno vinculado al programa de gestión de taller.



UN GRAN EQUIPO DE PROFESIONALES entregado al servicio de nuestros talleres. Y la garantía del mayor grupo de distribución de recambios a nivel global.

Contacta con nosotros o solicita una visita informativa en el correo toptruck@toptruck.es

www.toptruck.es

G **GROUPAUTO**
Unión Iberica

INDICADORES CLAVE

Por **Javier Jaso**, responsable de transporte de Aecoc



Palabras clave para el verano

▲ Durante el verano, que suele ser un período más relajado, leer puede ofrecer una forma de desconectar. En estos días, aprovecho para leer “El Libro Verde de la Logística”, publicado por AECOC y escrito por miembros del *think tank* FELOG de Caleruega.

Juan Carlos Merchán, actual Director de Cylog, Asociación de entidades gestoras de enclaves logísticos de Castilla y León, firma uno de los capítulos del libro dedicado a la intermodalidad y el ferrocarril. En él, afirma que sostenibilidad, intermodalidad y ferrocarril son las tres palabras clave en la cadena de suministro y transporte en los últimos tiempos. Coincido plenamente.

El ferrocarril consume seis veces menos energía comparado con el camión y reduce en más de un 80% las emisiones de CO₂ por tonelada y kilómetro transportado. Además, es 85 veces más seguro que el transporte por carretera, 40 veces más ecológico que una red vial para vehículos y emite ocho veces menos contami-

nantes como óxidos de nitrógeno (NOX) y partículas.

No obstante, pese a este análisis sostenible, la realidad es que apenas el 4% de las mercancías transportadas en España utilizan el ferrocarril, lejos de la media europea del 17%. Según el “Diagnóstico anual de Intermodalidad en Gran Consumo” de AECOC, en su edición de 2024, el 66% de las empresas de gran consumo no utilizan el ferrocarril. Del 34% que afirman hacerlo, un alto porcentaje (88%) lo emplea en menos del 5% de sus operaciones de transporte.

Pese a estos datos, la apuesta por la intermodalidad es clara por parte de la Comisión Europea y el Gobierno de España. En mayo de 2022, el Ministerio de Transportes publicó el “Plan Mercancías 30”, una hoja de ruta para desarrollar 29 acciones agrupadas en seis bloques temáticos entre 2021 y 2030, con el objetivo de elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías al 10%.

El plan se está ejecutando a mayor o

menor velocidad. En el acto de puesta en marcha del servicio de autopista ferroviaria que conecta el Puerto de Valencia con la terminal de mercancías de Abroñigal en Madrid, el Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, destacaba la inversión realizada en el Corredor Mediterráneo que “ya está al 100% en ejecución o en proyecto o en planificación”.

En el mismo acto, el Ministro defendió el papel clave de las autopistas ferroviarias para impulsar un transporte y una logística más sostenible y competitiva. La autopista ferroviaria Valencia-Madrid pretende subir al tren 10.000 camiones al año. Cada frecuencia de la autopista ferroviaria absorberá 28.000 km diarios de tráfico pesado por carretera, con un ahorro anual de más de 7 millones de euros de costes externos (accidentes, ruido, contaminación, congestión, efectos urbanos, etcétera), y una reducción de emisiones de más de 16.000 toneladas CO₂. Sostenibilidad, intermodalidad y ferrocarril, palabras clave. ✓

Nuevo curso de Astic Digital Academy para obtener el Título de Transportista



Astic Digital Academy, junto a AT Academia del Transportista, ha lanzado un nuevo curso dirigido a empresas de transporte para la formación online para la obtención de la Competencia Profesional para el Transporte, llamado Título de Transportista.

Con este sistema en línea se puede preparar el examen tanto para la especialidad de mercancías como de viajeros, según la necesidad y si se

desea, se puede presentar a las pruebas de Competencia de la Comunidad Autónoma, ya que estas dos entidades cuentan con la información actualizada para toda España respecto a las pruebas de Competencia Profesional para el Transporte.

Los cursos constan de 110 horas de duración que se pueden cumplir en cualquier hora del día y cualquier día de la semana y se puede desde cualquier lugar o dispositivo. ✓

Disfrimur pone en funcionamiento el primer cargador de megavatios en su base

Iberdrola y bp pulse han puesto en funcionamiento el primer cargador de megavatios (MCS-Megawatt Charging System) público dirigido a vehículos eléctricos pesados del sur de Europa ubicado en Murcia, en la base logística de Disfrimur, la empresa dedicada al transporte y la logística de mercancías. Esta iniciativa ha sido financiada en el marco del programa de ayudas Moves Proyectos Singulares.

Fabricado por la española Power Electronics y alimentado por energía 100% renovable con certificado de garantía de origen (GdO), cuenta con una potencia que puede alcanzar los 1.440 kW. La elevada potencia del MCS operado por Iberdrola / bp pulse posibilita una reducción de hasta el 90% en el tiempo de carga, maximizando así la eficiencia y comodidad para los usuarios, al tiempo que permite ampliar la autonomía entre 300 y 400 kilómetros durante los tiempos de descanso obligatorios según el Reglamento Europeo, que fija una parada de 45 minutos cada cuatro horas y media de conducción.

Los cargadores MCS están diseñados específicamente para vehículos eléctricos pesados, como camiones y autobuses, ya que permiten la carga ultrarrápida de sus baterías del 10% al 80% en solo unos 30 minutos. Las baterías de estos vehículos de nueva generación se sitúan entre los 600 y los 1.000 kWh, lo que equivale a entre dos y tres veces la energía consumida en un mes por un hogar español. ✎





KÖGEL

BECAUSE WE CARE

MÁS ROBUSTO COMO REFLEJO DE LA INNOVACIÓN.

KÖGEL CARGO RAIL

- ✓ transporte ferroviario sostenible
- ✓ fiabilidad excepcional
- ✓ equipamiento sectorial óptimo

1934 - 2024
90 YEARS
PASSION • EXPERIENCE • COURAGE
KÖGEL
BECAUSE WE CARE

www.koegel.es

f i n d

Desaparece la necesidad de autorización específica

El transporte con Andorra quedará integrado en la Unión Europea

Hasta ahora la regulación del transporte entre España y Andorra venía regulado en un convenio bilateral suscrito en 2015 que exige disponer de una autorización específica para realizar transporte de mercancías entre ambos países.



El Reino de España y el Principado de Andorra suscribieron este Acuerdo Internacional en el año 2015, que todavía sigue vigente, sobre transporte internacional por carretera, que se lleva a cabo entre ambos países y regula los servicios que realizan los transportistas españoles con origen o destino en dicho país o bien que se vayan a encontrar en tránsito por su territorio. Así como la de los transportistas andorranos en las mismas circunstancias en nuestro país. Conforme se establece en dicho convenio, para realizar cualquier servicio de transporte es necesario solicitar previamente una autorización bilateral de transporte en el país de matriculación del vehículo, por lo que, en el caso de los transportistas españoles,

para poder transitar o por Andorra debe ser solicitado ante el Ministerio de Transportes de España.

Cambio inminente

Sin embargo, dicho Convenio bilateral tiene ya los días contados ya que, según ha podido saber la patronal

Se está preparando un Acuerdo de Asociación de ámbito europeo para poder realizar el libre tránsito por Andorra y San Marino

Fenadismer, la Comisión Europea está tramitando la próxima firma de un Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Andorra y San Marino. Aunque, en su momento, el acuerdo deberá ser ratificado por el Parlamento europeo, lo destacable es que permitirá a ambos países participar en el mercado interior de la UE en cuestiones de tránsito de mercancías. Una fórmula análoga a la que ya disfrutaban Noruega, Islandia y Liechtenstein, en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo. Una vez que entre en vigor el nuevo acuerdo, previsiblemente para inicios del próximo año, el transporte con origen o destino en Andorra, así como los tránsitos, se podrán realizar al amparo de la licencia comunitaria, sin ningún tipo de restricción o cupo. ✓

Cae 27 puntos básicos en el primer trimestre

El parque móvil en España crece un 1,5% en el segundo trimestre de 2024



El número de vehículos asegurados en España se situó en 33.728.248 unidades en el segundo trimestre de 2024, dato que proviene del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados, FIVA, y supone que el parque móvil nacional cierra con un incremento interanual del 1,5%.

En números absolutos, el promedio de vehículos en circulación por las calles y carreteras de España se incrementó en 497.011 unidades

respecto al mismo periodo del año anterior. En comparación con el trimestre precedente, la media del segundo trimestre de 2024 es un 0,48% superior a la del primer trimestre de 2024, concretamente en 162.539 unidades.

Aunque el aumento interanual del parque móvil del 1,5% representa una caída de 27 puntos básicos en comparación con los datos del primer trimestre, se encuentra en línea con el cierre de 2023. Además, la

evolución intertrimestral se mantiene estable. Estas magnitudes muestran, por lo tanto, un comportamiento positivo del parque asegurado en la primera mitad del ejercicio.

En el segundo trimestre del año se produjeron 3.267.419 altas de vehículos y 3.008.962 bajas. El resultado final fue un saldo positivo de 258.457 unidades de todas las categorías, ya sean coches, motos, furgonetas, camiones o autobuses, entre el 1 de abril y el 30 de junio de 2024. ✓



LUIS TECHNOLOGY VISIÓN ASISTIDA Y ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN

LUIS Technology es uno de los principales fabricantes de sistemas de visión asistida y asistencia a la conducción en Europa. Tenemos un objetivo primordial, reducir los accidentes y los daños materiales durante la circulación por carretera.

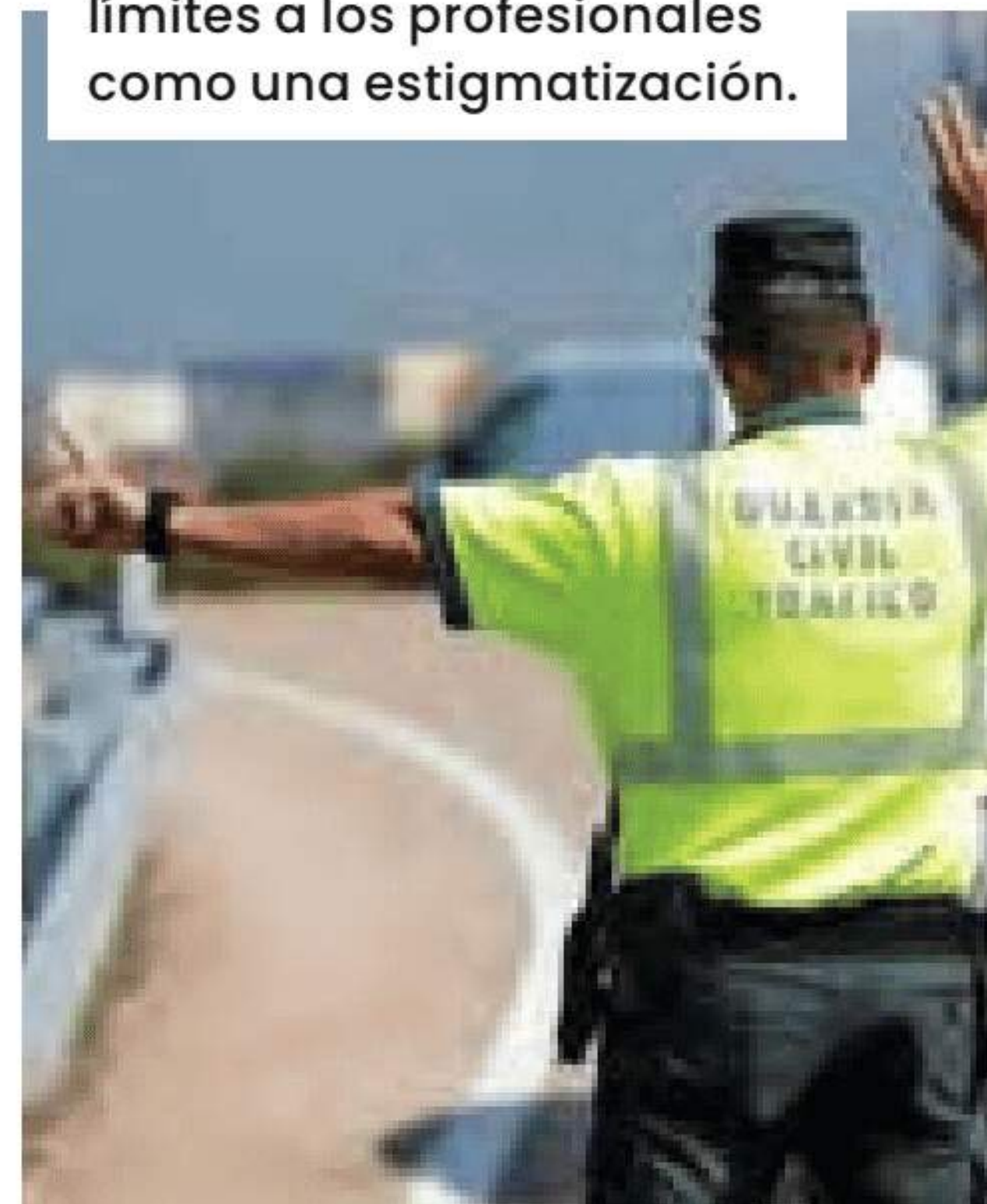


Mayores exigencias a conductores profesionales

Importantes cambios en el reglamento de circulación

La Dirección General de Tráfico ha iniciado la tramitación del vigente Reglamento General de Circulación, que fue aprobado en 2003, con el objetivo de aumentar el nivel de seguridad de los usuarios de las vías y reforzar la movilidad segura y sostenible en el ámbito urbano y que también afecta a los transportistas.

Algunos profesionales ven en el endurecimiento de los límites a los profesionales como una estigmatización.



Dicho proyecto, al que ha tenido acceso la patronal Feandismer, contempla varias modificaciones que afectan directamente a los conductores profesionales, como son el nuevo límite de alcoholemia permitido y el uso del cinturón de seguridad en los ámbitos urbanos.

Así por lo que se refiere al consumo de alcohol, se reduce para los conductores profesionales en un 30% el límite máximo permitido, pero no al resto de conductores particulares, pasando la tasa de alcohol en sangre de 0,30 gramos por litro permitido actualmente a

0,20 gramos por litro, o en aire espirado de los 0,15 miligramos por litro actuales a 0,10 miligramos por litro. Tráfico justifica esta reducción en una decidida línea de avanzar en la reducción de las tasas máximas permitidas hasta converger en la prohibición del consumo de alcohol en la conducción, siguiendo los requerimientos de la Organización Mundial de la Salud.

Imagen negativa

Según ha señalado Fenadismer rechaza que tal reducción "se plantee exclusivamente en los conductores profesionales, transmitiendo una idea equivocada como si este colectivo fuera el causante de los accidentes derivados del alcohol, cuando es todo lo contrario ya que la práctica totalidad de los accidentes provocados por exceso de alcoholemia son causados por conductores particulares, para los que la reforma no plantea ninguna reducción".

Otra de las novedades introducida en el proyecto es la eliminación de las actuales exenciones de utilización del cinturón de seguridad en ámbitos urbanos, entre otros, para los distribuidores de mercancías, que ahora sí contempla

el vigente Reglamento General de Circulación "cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros".

Para la DGT esta excepción se considera "injustificada", proponiendo mantenerla exclusivamente para los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia, ya que a su entender tener que abrocharse y desabrocharse el cinturón de seguridad retrasa la prestación del servicio de urgencia.

Esta asociación patronal también rechaza la eliminación de dicha exención ya que en la práctica dificulta la realización de las tareas de reparto en los ámbitos urbanos, en los que el vehículo apenas recorre unos metros para poder hacer la entrega de la mercancía a los clientes finales, como es el caso del reparto de paquetería, la entrega de pedidos de comida a domicilio o el suministro de las bombonas de butano, en los que en muchos casos el recorrido del vehículo es de un portal a otro de la calle, "por lo que resulta absolutamente desproporcionado exigir que el transportista tenga que estar permanentemente abrochándose y desabrochándose el cinturón para recorrer apenas unos metros a una velocidad ínfima en la que el riesgo de sufrir lesiones por no llevar el cinturón puesto es inexistente, y lo único que va a contribuir es a imponer miles de multas de forma injustificada".

Sólo a los conductores profesionales se les exige una nueva reducción en la tasa de alcohol en sangre, al resto, no.

ICT Ibérica y Dia colaboran con CHEP para reducir su impacto medioambiental

ICT Ibérica y Dia España han aunar fuerzas para reducir su huella ambiental con el programa de transporte colaborativo AirShared de CHEP, empresa proveedora de soluciones para la cadena de suministro. El objetivo del proyecto es minimizar los kilómetros en vacío, gracias al uso compartido de un Duo Trailer para el transporte de mercancías, que duplica la capacidad de carga respecto a un camión convencional, lo que permite a ambas compañías ahorrar anualmente 92 toneladas de CO₂. Este Flujo colaborativo estará gestionado por el operador Taisa Logistics. ICT Ibérica y Dia han visto en AirShared una oportunidad para unir

fuerzas y colaborar en la reducción de su huella de carbono. La plataforma colaborativa quiere dar respuesta a la necesidad de generar modelos más eficientes y sostenibles en las cadenas de suministro. Las soluciones de transporte colaborativo de CHEP, pionero en economía compartida y movilidad sostenible en la cadena de suministro global de mercancías, son una realidad de la que actualmente se benefician más de 220 clientes en toda Europa. Entre estas soluciones destaca AirShared, un programa que forma parte de la iniciativa "Zero Waste World". Este flujo está gestionado por el operador español de servicios logísticos



Taisa Logistics, con más de 50 años de historia, una fuerte presencia en España y Europa, y con un claro foco en el cliente como centro de su operativa. Taisa cuenta, además, con un firme compromiso por la calidad del servicio y la transformación digital, mediante la innovación y optimización de procesos. ♦

Continental 
The Future in Motion

Los neumáticos adecuados, en el momento justo.

Nuevos Conti Eco Gen5.

Los ahorradores de combustible con tecnología alemana para operaciones de tráfico regional y de larga distancia.

- > Diseñados para ahorrar combustible y reducir las emisiones de CO₂.
- > Dominan los desafíos que nos ofrecen las carreteras regionales y de larga distancia, con independencia del clima.
- > La gama Conti Eco ofrece un excelente rendimiento kilométrico gracias a su compuesto para aplicaciones regionales.



Generación 5.

Juntos, marcamos la diferencia.

La IRU indica sus prioridades a la UE para impulsar el transporte

Un plan para avanzar en todo el continente

Con la reciente renovación del Parlamento Europeo, la IRU espera trabajar con los diputados del Parlamento Europeo para impulsar un sector del transporte por carretera en la UE más sostenible, eficiente e innovador; para ello ha elaborado un Manifiesto en el que describe las acciones políticas prioritarias para el sector.

— Por **Alfredo Escolar**

La IRU ha dado la bienvenida a los nuevos diputados elegidos para el Parlamento Europeo, y reconoce su papel crucial en el proceso de toma de decisiones de la UE, como auténtica voz directa de sus ciudadanos.

Como ya hicieron otras asociaciones de interés relacionadas con el sector del transporte, la IRU, que representa a más de un millón de empresas de transporte por carretera de la UE, ha anunciado las prioridades políticas clave para el nuevo mandato del Parlamento, de 2024 a 2029, delineadas en el Manifiesto de la IRU para el transporte comercial por carretera de la UE.

Raluca Marian, directora de Defensa de la UE de la IRU, ha señalado que “en nombre de nuestros miembros en toda la UE, esperamos trabajar con el nuevo Parlamento para seguir reforzando el papel crucial del transporte comercial por carretera a la hora de sustentar comunidades y empresas saludables y prósperas.

“Las prioridades más urgentes se refieren a la necesidad de apoyar la transición del sector del transporte comercial por carretera hacia la neutralidad de carbono, manteniendo al mismo tiempo su eficiencia operativa, su resiliencia y su competitividad”. También ha recordado que “además, necesitamos digitalizar el sector de forma inteligente y abordar la escasez crónica de conductores que ya está afectando a



la economía europea. Trabajando juntos podemos construir un sistema de transporte sostenible, eficiente e innovador que beneficie a todos en la UE». En consonancia con su visión de conectar sociedades con una movilidad y una logística seguras, eficientes y

La IRU centra sus estrategias dirigidas a la UE en tres ámbitos, los trabajadores, el medioambiente y la prosperidad del sector

ecológicas, el Manifiesto de la IRU para la nueva legislatura parlamentaria incluye ocho acciones prioritarias distribuidas en tres áreas principales, las personas o trabajadores, el medioambiente y la prosperidad.

En primer lugar, para los trabajadores del sector, que en Europa son 5,1 millones y en el que se requiere una renovación de más de medio millón de personas de forma inmediata, el Manifiesto propone acciones para facilitar el acceso a la profesión de conductor, retener el talento y potenciar la formación, así como para mejorar las condiciones de descanso de los conductores.

En segundo lugar, para apoyar la descarbonización continua del sector, en el que ya se ha producido más de un 115% de incremento de la flota de autobuses híbridos y eléctricos y más de



un 234% de incremento de camiones, el Manifiesto incluye prioridades en materia de normas de CO₂ para vehículos pesados, capacidad de la red eléctrica y armonización de las restricciones de acceso de vehículos urbanos en toda la UE.

Y, por último, en relación con el papel clave para un sector que transporta el 78% de la carga interior y al 50,4% de los pasajeros por carretera, y en apoyo a la prosperidad, el Manifiesto se centra en la digitalización de los documentos de transporte, el impulso de la eficiencia y el transporte combinado y la aclaración de las normas sobre datos a bordo de los vehículos.

Mientras el nuevo Parlamento Europeo emprende su mandato, la IRU recuerda que existen 1,03 millones de empresas de transporte en el continente, que el 89% de los operadores de transporte tiene menos de 10 empleados y que, en todo caso, la actividad del sector representa el 1,4% del producto interior bruto de la UE. En este panorama, la IRU "mantiene su compromiso de ser un socio constructivo y fiable a la hora de dar forma al futuro del transporte por carretera en la UE".

Frenazo en la reducción de la morosidad en el sector en España



Tras varios meses de reducción constante de los plazos de pago a los transportistas, el pasado mes de julio se volvieron a reducir levemente los plazos medios de pago frente al mes anterior, aunque a un ritmo mucho más lento, situándose en 64 días de media.

Las empresas cargadoras e intermediarias que incumplen la legislación sobre morosidad, representan algo más de la mitad del total de empresas pagadoras, en concreto el 53%, aunque en el 75% de los casos los excesos de plazo de pago son leves,

esto es, entre 60 y 90 días. Sin embargo, en el lado opuesto hay todavía un 9% de empresas incumplidoras que aún pagan de 120 días, aunque inferior al del mes pasado que supuso el 11% de los incumplimientos, y asimismo mucho menos que lo que se producía en 2022 en el que esta franja de incumplimiento se situaba en más del 20%. En cuanto a los medios de pago que son utilizados más habitualmente, continúan siendo la transferencia (72%), seguido del confirming (25%), el pagaré (3%) y el cheque (menos del 1%).

Juntos llegamos más lejos

OnTurtle 
Partners in goods mobility



Jose Carlos Espeso

Responsable del Área Smart Distribution de Aecoc

“Es necesario adaptar operativas y ciudades para responder a una hipotética alza de un 100% del flujo de paquetería”

El incremento del envío de paquetes a domicilio se ha convertido en un grave problema para las ciudades; la patronal Aecoc lleva años trabajando, investigando, de qué forma se puede conseguir una distribución urbana, DUM, más sostenible.

— Por **Edi Cobas**

Los cambios que se han producido en la manera de adquirir productos por los ciudadanos españoles están lejos de llegar a su techo, a pesar de que los últimos datos mencionan la entrega de cuatro millones, datos de Aecoc, cuatro millones de paquetes al día.

José Carlos Espeso, responsable del Área Smart Distribution de Aecoc, analiza para Todotransporte, la situación actual, y, ante todo, las posibles soluciones para conseguir que las empresas de transporte sean rentables, sin congestionar y contaminar, aún más, las ciudades.

Todotransporte: Es evidente que el incremento del transporte urbano está lejos de llegar a su techo, ¿cuándo cree que se producirá ese hecho?

José Carlos Espeso: Es difícil hablar de fechas, pero si nos fijamos en la evolución de otros mercados europeos, el español está en fase de crecimiento, supone solamente el 7% de las compras totales. Por ejemplo, la compra de productos textiles en España representa el 21%, mientras que Reino Unido y Alemania es del 41%.

Ante esas cifras, en España, más allá de cuándo tocará techo, hay que pensar



“Renovar flotas en última milla, sólo será posible con la ayuda, y una estrategia realista, de la Administración”

cómo adaptar las operativas y las ciudades para responder a una hipotética alza de un 100% del flujo de paquetería. Considero que deberíamos trabajar en dos líneas: mejorar las operaciones de

entregas B2C, y en segundo lugar, no menos importante, en formar, educar al consumidor hacia una compra responsable.

El eCommerce es un gran aliado a la hora de reducir densidad de vehículos. Solo en Madrid, ejemplo representativo, se reparten a la semana 3,2 millones de paquetes de comercio electrónico. Antes el 53% de esas compras eran en tienda física y un 41% de los compradores utilizaba su vehículo. O sea, ahora se mueven 710.000 vehículos menos, reduciendo 465 toneladas de CO₂.

TT: Desde hace años se “avisa” de que la situación de la última milla es insostenible, ¿por qué no se han tomado medidas?

J.C.E: Mayoritariamente, por el desconocimiento de la administración públicas. Son las empresas y organizaciones empresariales, como Aecoc, las que están aportando este conocimiento a los reguladores sobre las necesidades de un flujo de mercancías tan estratégico como el B2C.

En este punto, hay que reflejar que no todo el problema viene de la entrega de paquetería. Hoy día, el mayor problema está en el B2B, en concreto alimentación y hostelería, que representa el 70% del peso de la DUM, muy lejos del eCommerce que es un 12%.

Es clave resaltar que las soluciones que ya practican las empresas de paquetería, fomentando puntos de conveniencia y entrega en taquillas. A día de hoy, el 28% de las entregas se realizan fuera del domicilio.

Es hora de que la administración pú-



blica atiende las necesidades del sector, construyendo micro-hubs urbanos y cediendo espacios públicos para implantar más taquillas.

TT: ¿Considera que la Ley de Cambio Climático servirá para mejorar la situación?

JC.E: La Ley de Cambio Climático nos afecta ya que obliga a dimensionar e implantar zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 20.000 habitantes. Toda Ley que garantice una mejor calidad del aire es bienvenida. Eso sí, para alcanzar sus objetivos hay que trabajar con el sector privado, ponderando su necesidad de renovar flota. Importante no olvidar, que el 95% del transporte lo realizan Pymes, donde la edad media de sus vehículos es de diez años. Limitar la movilidad de estos vehículos podría poner en peligro el abastecimiento de una población. La Ley tendrá resultados cuando aborde los problemas reales de la distribución urbana de mercancías con el sector del transporte.

TT: La logística inversa es, si cabe, aún más compleja, ofrece más retos, ¿de qué forma se podría incidir e intentar reducir la tendencia de adquirir cinco artículos y devolver cuatro?

JC.E: Lógicamente, todo lo relativo a campañas de sensibilización al consumidor tienen que ser claves para minimizar trayectos. Las empresas están trabajando en esta línea. Como ejemplo, sus intentos para que la devolución sea a través de taquillas, puntos de conveniencia o tienda física.

TT: La segunda Ley es la Ley de Movilidad Sostenible ¿tiene sentido su

“La reducción de la paquetería urbana pasa porque el usuario sea consciente de su problemática y de qué puede ayudar a su reducción”

enunciado para solucionar los problemas de última milla?

JC.E: La Ley de Movilidad Sostenible debe de servir para unificar y estandarizar procesos, modelos y normativas de movilidad a nivel estatal. Si es así, objetivo cumplido. La buena noticia es que el Ministerio, lo anunció durante el último 5º Congreso Smart Distribution de Aecoc, trabajará con Aecoc en la redacción de recomendaciones para mejorar la distribución urbana a nivel estatal. Esas directrices deben servir para que las ciudades trabajen de forma estandarizada.

Importante, resaltar la proactividad del Ministerio en trabajar con las empresas a través de Aecoc para identificar retos y soluciones que mejoren la distribución urbana de mercancías. Toda una iniciativa que no se ha llevado a cabo con la Ley de Cambio Climático.

TT: Por su parte, los Ayuntamientos, deberán implantar la Zona de Bajas Emisiones, ¿Por qué van tan retrasados?

JC.E: No es fácil sobre el papel dimensionar e implantar estas nuevas zonas

de bajas emisiones. Y es que, los municipios obligados a implantar estas zonas con conscientes que la distribución urbana de mercancías es clave y estratégica, por ello antes deben de saber y entender este flujo de mercancías. Desde Aecoc estamos trabajando con Madrid, Barcelona, San Sebastian, Málaga, Fuengirola, Torremolinos, Benidorm y otros municipios para diagnosticar el flujo de las mercancías, proponer nuevos modelos y considerar el impacto que tendría estas zonas de bajas emisiones en el sector. Es evidente, que, ante el desconocimiento, están tomándose su tiempo. No quieren equivocarse e impactar negativamente a un sector estratégico como es el transporte de mercancías.

TT: La Ley de Zona de Bajas Emisiones obliga a retirar vehículos. Actualmente, dos millones de vehículos dan servicio a la DUM, ¿cuántos deben desaparecer?

JC.E: Los avances tecnológicos, sobre todo en vehículos de mayor tonelaje, y las ayudas al sector, serán claves para la renovación de las flotas. No olvidemos que estamos hablando de vehículos que tienen un sobre coste superior al 50% respecto a un vehículo diésel. Será complicado, si no hay ayudas suficientes que se pueda invertir en vehículos con distintivos ECO o 0 Emisiones. Eso sí, el renting puede ser una muy buena solución para la renovación de las flotas, pero necesita una estrategia clara del Gobierno y las Comunidades Autonómicas, que incluya ayudas directas, inmediatas y realistas.

TT: Mencione iniciativas de Aecoc encaminadas a ayudar a empresas y Administración a solucionar problemas de la logística urbana.

JC.E: Las iniciativas estrella que estamos trabajando con las administraciones son el uso y digitalización de las zonas de carga y descarga, acorde a los diferentes sectores; el fomento de la descarga nocturna y, por supuesto, el uso hubs urbanos de proximidad para el canal B2B. ♦

Suspendida la “Tasa Amazon” en Barcelona

El Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, TSJC, ha declarado nula “de pleno derecho”, la tasa, conocida como “Tasa Amazon”. Implantada en febrero de 2023, el impuesto grava a las empresas de transporte que reparten a domicilio, siempre y cuando se tratara de una mercancía adquirida por Internet.

La sentencia, que estima el recurso que había planteado la patronal UNO, contiene un voto discordante, considera que el gravamen, “más que una tasa es un auténtico impuesto que gravaría los potenciales o previsibles rendimientos obtenidos por actividades de las empresas distribuidoras de las mercancías adquiridas por comercio electrónico”, dictamina la sentencia.



La denominada “Tasa Amazon” siempre fue considerada por la patronal UNO como “discriminatoria” para las empresas de paquetería.

El tribunal considera asimismo que, si la ordenanza tiene como justificación finalista evitar la carga y descarga en la vía pública para envíos puntuales, tal protección “debe abarcar a todo

vehículo susceptible de utilizar de igual forma el dominio público, pero no exclusivamente a los operadores que distribuyen bienes adquiridos a través del comercio electrónico”. ♦

El Gobierno inyecta en Correos más de 3.000 millones de euros



La mala situación económica que atraviesa la empresa Correos ha obligado al Gobierno a inyectar dinero para evitar su quiebra. En concreto, a través del Ministerio de Hacienda y la SEPI, ha firmado un acuerdo con los sindicatos UGT y CCOO por el cual dotará a

la empresa de recursos financieros por valor de entre 3.000 y 4.000 millones de euros.

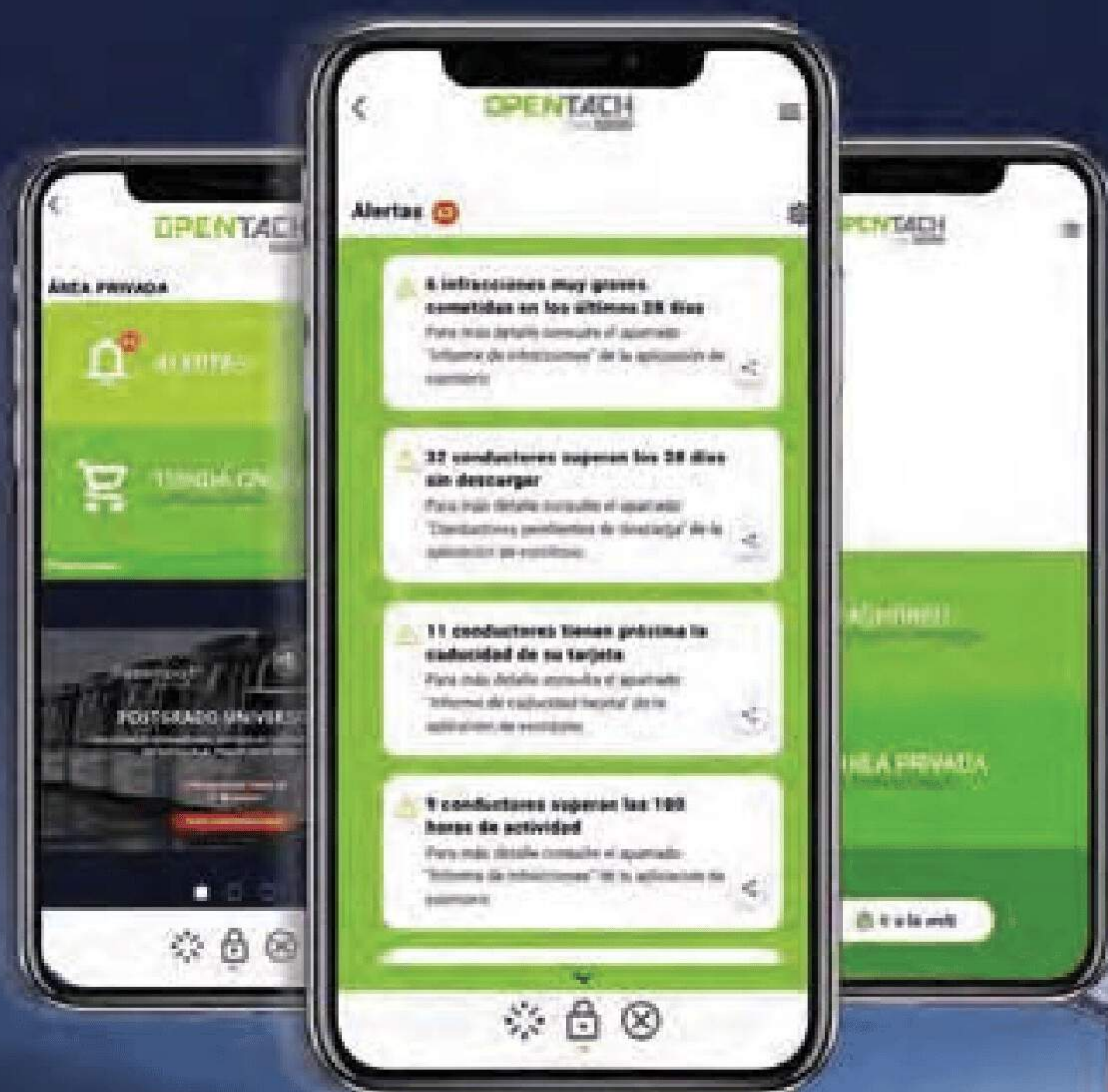
En la actualidad, la compañía ha reconocido que acumula una década de resultados negativos por valor de 940 millones, lo que supone una “quiebra técnica”. Una situación que, tanto Correos, como el Gobierno Central, esperan evitar a través del “Acuerdo Marco Estratégico 2024-2028”, recientemente firmado, cuya base es precisamente la aportación del dinero mencionado.

El Acuerdo Marco, cuyo objetivo es la recuperación y el reposicionamiento estratégico de Correos, pone el foco en dos cuestiones principales. Por un lado, los negocios más rentables de la compañía y, por otro, en la actualización de las condiciones laborales de los cerca de 60.000 trabajadores que tiene la empresa. El Plan contempla, además, mantener a Correos como operador del servicio postal universal hasta 2025 y apostar por la diversificar sus negocios hacia áreas más rentables como la logística o la transformación tecnológica y digital de la empresa. ♦

nueva app

OPENTACH

SMART ANALYSIS



Nuevo diseño más intuitivo
Notificaciones y alertas
Área privada
Tachored con mapa interactivo
Y más funcionalidades

Controla tus vehículos
desde tu **Smartphone**

más información en:
www.opentach.com



Available on the
App Store



Get it on
Google play

Empresas de transporte y Logística entre las compañías con mejor reputación

▲ La consultora Merco ha presentado una nueva edición de su conocido informe “Merco Empresas y Líderes de España”, el cual recoge las 200 empresas y los 100 líderes con mejor reputación de 2024, tras analizar los datos recogidos en más de 60.000 encuestas, siete evaluaciones y 28 fuentes, diferentes y variados, de información empresarial.

La presente edición, no es la primera vez, refleja que el sector de la logística y el transporte cuenta con empresas con “muy buena reputación”. En concreto cuatro están entre las 200 incluidas en el ranking: Correos; DHL; Globo, empresas que ya estaban incluidas en el informe del pasado año, a la que se une la multinacional Logista.

De las cinco empresas, Correos, puesto, 57 es la mejor posicionada. Un

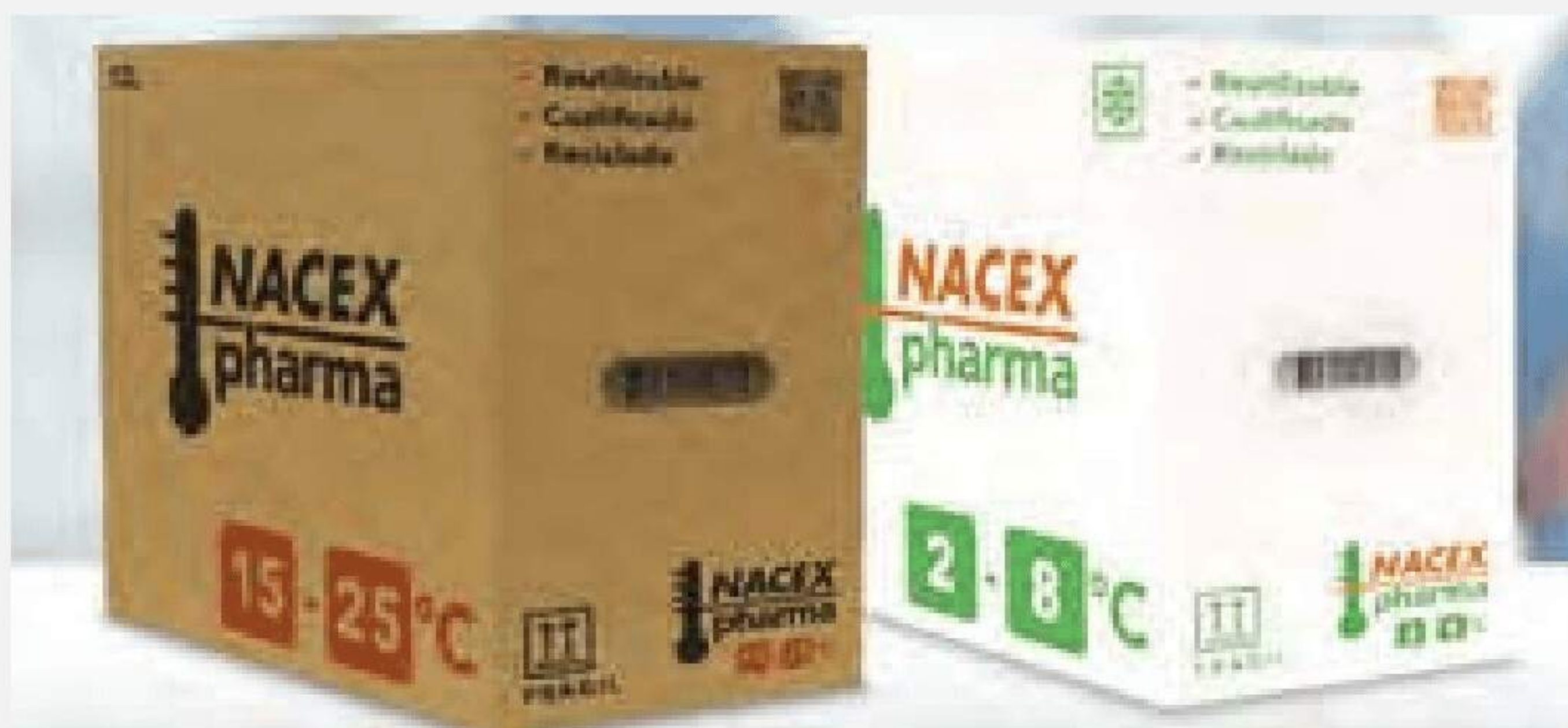


puesto logrado tras valorarse muy positivamente su red logística, cubre todo la geografía nacional y su antigüedad, fue fundada en 1716. Por su parte, DHL, puesto 178, ha logrado esa posición gracias a su capacidad para adaptarse a las necesidades del mercado y su enfoque en la innovación y la sostenibilidad.

En el caso de Glovo, que ocupa la posición 185, aparece por tercer año en este ranking, tras valorar muy positivamente la flexibilidad de su modelo de negocio y su alta presencia en el subsector del transporte urbano de mercancías.

Por último, Logista que es la primera vez que consigue estar entre las 200 compañías españolas con mayor reputación, ocupa el puesto 170, tras destacar por su experiencia en la distribución de mercancías. ♦

Nuevo servicio de transporte frigorífico de Nacex



▲ La firma de mensajería urgente Nacex, del grupo Logista, ha lanzado un nuevo servicio de transporte para envíos bajo temperatura controlada, entre 15 y 25 grados, para el sector de la

salud y disponible en España, Portugal y Andorra.

Denominado Pharma Box, se dirige al sector sanitario, farmacéutico, ensayos clínicos, ortopedia, entre otros

materiales y realizará entregas en hospitales, laboratorios, clínicas, centros veterinarios, domicilios de pacientes, etc.

Desde Nacex aseguran que este nuevo servicio refuerza su compromiso con el sector, “garantizando la seguridad, calidad y eficacia del medicamento hasta el paciente en cualquier punto en el que se requiera. Además, cumple con las directrices de las Buenas Prácticas de Distribución de Medicamentos de uso humano y veterinario y mantiene su compromiso de entrega al día siguiente, antes de las 8:30 h, 12:00 h y en sábados”, asegura la propia compañía. ♦

GLOBAL MBLTY CALL

Sustainable Mobility
World Congress & Expo

Sponsored by:



In cooperation with:



Connecting the
sustainable mobility
ecosystem.

19-21
Nov
2024

Recinto Ferial
ifema.es

snobhub



Óscar Puente defiende el papel de las autopistas ferroviarias

▲ La presentación de la primera autopista ferroviaria de España, que enlaza el Puerto de Valencia y la terminal ferroviaria de Abroñigal en Madrid, ha permitido al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, a defender este tipo de infraestructuras, “claves para retirar camiones de la carretera e impulsar un transporte y una logística más sostenible y competitiva”. En este sentido, ha destacado el “retorno económico y social que implica, al subir al tren 10.000 camiones al año, captando parte sustancial del tráfico de mercancías por carretera entre el puerto de Valencia y Madrid. Cada frecuencia de la autopista ferroviaria entre Valencia-Madrid absorberá 28.000 km diarios de tráfico pesado por carretera”.

Por último, el ministro, que ha felicitado a Tramesa-TransItalia, al Puerto de Valencia y a Adif por hacer posible este



hito, aseguró que las autopistas ferroviarias son servicios por lo que lo importante es que operadores logísticos y cargadores apuesten por descarbonizar su cadena de transporte subiendo

mercancías al tren, “para lograrlo, necesitamos que el sector privado se lance. Nosotros ya estamos haciendo los deberes, esperamos de las empresas que las usen”, finalizó. ✦

AENA implanta un “incentivo” para impulsar el tráfico aéreo de mercancías

▲ La Red de Aeropuertos AENA ha aprobado, a través de su Consejo de Administración, establecer un incentivo para impulsar el tráfico aéreo de mercancías, así como la programación de rutas y frecuencias de aeronaves cargueras. En concreto, el incentivo implicará un reembolso en la tarifa media de aterrizaje de cada compañía a las operaciones de llegada que tengan lugar en el periodo de 12 meses considerado respecto a los doce meses anteriores, operadas con aeronaves cargueras de fuselaje ancho, que son aquellas que tienen un peso máximo al despegue de más de 191 toneladas.

Este incentivo estará en vigor duran-



te tres años, desde el 1 de marzo de 2024 hasta el 28 de febrero de 2027. El primer año el reembolso será del 75% de la tarifa media de aterrizaje de las operaciones adicionales, el segundo año será del 50% y el tercer año del 25%. Las operaciones adicionales del tercer periodo continuarán incentivadas los dos años siguientes con un 50% y un 25% respectivamen-

te. Además, recientemente, AENA puso en marcha un Plan Estratégico específico para el sector de la carga aérea, que pretende facilitar y ayudar a los operadores de esta industria.

Por otro lado, desde AENA recuerdan que el tráfico aéreo de mercancías vive un momento álgido con un crecimiento promedio anual del 5,3% entre 2015 y 2023. En 2023 se movieron 1.079.676 toneladas de mercancía, un 7,9% más que el año 2022, mientras que en los cinco primeros meses de 2024 ha mantenido un excelente comportamiento, con 502.743 toneladas transportadas entre enero y mayo. ✦

Nuevo Reglamento Europeo sobre Corredores Transeuropeos

▲ La entrada en vigor del Reglamento UE sobre la RTE - T (TEN- T), ha permitido, de nuevo, fijar los trayectos de los nueve grandes corredores que, entrelazados, constituyen la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) oficial, y por tanto la que tendrá prioridad de financiación europea.

Destacar que no es el primer Reglamento que se aprueba, ya que hubo un primero, en 2004, y un segundo en 2013, en los que ya se definía una conexión de alta velocidad y de mercancías entre Madrid y Lisboa con fecha de finalización, y financiación de la UE.

Dado que en 20 años se ha incumplido por España y por Portugal, pero también por la Comisión Europea, no ha velado por su cumplimiento y la correcta aplicación de los fondos, en esta ocasión se dota de mayores



capacidades al instrumento denominado Decisiones de Implementación o Acto de Ejecución.

En definitiva, existe el compromiso de la Comisión, así como de España

y Portugal, de hacer posible la conexión transfronteriza de Madrid a Lisboa, que como parte de la Red Básica del Corredor Atlántico deberá estar concluida en 2030. ♦

MSC, primera naviera del mundo, según la consultora Alphaliner

▲ El índice Top 100, recientemente publicado y elaborado por la consultora Alphaliner, asegura que es la multinacional, y gran naviera, MSC, la que lide-

ra el mercado del transporte marítimo de mercancías, al estar en sus manos casi el 20% de dicho mercado.

Según la consultora, lograr esa posi-

ción está directamente relacionado con el hecho de haber logrado “una fuerte expansión”, tras apostar por la adquisición de nuevos buques, modernizando la práctica totalidad de su flota.

La otra gran naviera, a nivel internacional, Maersk, ocupa el segundo lugar del ranking Alphaliner, con el 14,5% del mercado mundial, mientras CMA CGM, con una cuota del 12,5% se ubica en el tercer lugar. El informe Alphaliner confirma, por otro lado, la gran concentración de cuota de mercado en muy pocas empresas. Así, asegura que las diez principales navieras controlan el 84,2% de la capacidad total del mercado mundial. ♦





La cuestión



Por
Néstor Val,
Director gerente
de Lextransport
Grupo

Los períodos de prueba: nuevo foco para la inspección de trabajo

El denominado “período de prueba” tiene como objeto, efectivamente, que ambas partes pongan a prueba, evalúen, verifiquen y comprueben la idoneidad para un puesto de trabajo. El desconocimiento sobre la figura del periodo de prueba puede conllevar un abuso en determinados casos, fijando duraciones superiores a las permitidas, o utilizándolo con personas que ya han desempeñado las mismas funciones en la empresa.

▲ **El pasado 24 de abril**, el Ministerio de Trabajo publicaba una nota de prensa a través de la cual se informaba sobre el inicio de una campaña de Inspección de Trabajo con el objeto de vigilar la forma de determinar los períodos de prueba y aquellos incumplimientos más comunes en contratos de trabajo. Según el artículo 14 del Estatuto de los Trabajadores, el régimen normativo del período de prueba se establece como sigue:

- Técnicos titulados: 6 meses como máximo.
- Resto de personal: 2 meses como máximo.
- En aquellas empresas con menos de 25 trabajadores en plantilla, el período de prueba será de 3 meses, a excepción de los técnicos titulados.
- En los contratos temporales de 6 meses o menos, no puede exceder de un mes.
- Si la persona trabajadora ya desempeñó las mismas funciones con anterioridad en la empresa, no se le someterá a un nuevo período de prueba.

La inspección perseguirá especialmente dos supuestos de incumplimiento: el exceso en la duración del período de prueba y su uso injustificado o improcedente. Además, debemos ser conscientes de que las extinciones de contratos de trabajo que se produzcan al amparo de la no superación del período de prueba más allá de su duración máxima, constituyen despidos improcedentes.

El principal riesgo derivado de un uso erróneo del período de prueba en los contratos de trabajo supone la correspondiente sanción por la infracción laboral cometida.

Por ello, es importante que, en cada paso que den, las empresas han de contar con la asistencia laboral adecuada para poder evitar procedimientos sancionadores que alteren su normal funcionamiento. ♦

COMUNIDAD DE MADRID

La Comunidad de Madrid lleva años invirtiendo dinero y recursos humanos en un objetivo muy concreto: convertirse en el hub logístico del país, apoyándose en su excelente ubicación geográfica.

42

SECTOR



El sector representa el 7% del PIB Comunidad de Madrid, hub logístico nacional

44

EMPRESAS DE TRANSPORTE



El 90% de los tráficos unen Madrid con Cataluña

Loetrans: el triunfo de una "buena ubicación"

48

REDES COMERCIALES



Truckland, con sede en Alcalá de Henares y Valdemoro (Madrid)

Profesionalidad y trato personalizado en la comercialización de la marca DAF

52

INDUSTRIA AUXILIAR



• TRUCKS PALACIOS

El sector representa el 7% del PIB

Comunidad de Madrid, HUB logístico nacional

La Comunidad de Madrid lleva años invirtiendo, dinero, y recursos humanos, en un objetivo muy concreto: convertirse en el hub logístico del país, apoyándose en su excelente ubicación geográfica.

Por **Edi Cobas**

Los datos económicos de lo que supone actualmente el transporte y la logística para la Comunidad de Madrid, evidencian la importancia del sector y el interés de la Administración madrileña en seguir apoyándolo. Y es que gracias su estratégica ubicación y al número elevado de personas que en ella habitan, el transporte de mercancías, sumado al subsector logístico –almacenaje y distribución– supone el 7% del PIB, incluye cerca de 35.000 empresas y da empleo a más de 200.000 personas.

La región de Madrid, por tanto, tiene la mayor concentración de infraestructuras logísticas de España, ya que es sede social del 70% de todas las empresas del país dedicadas a esa actividad, absorbe el 60% de los flujos internacionales de mercancías que entran en España y el 33% de los nacionales.

INVERSIÓN MILLONARIA. Precisamente explotar, aún más, su “privilegiada” situación geográfica ha motivado la millonaria inversión que realizará el Gobierno regional en ampliar el parque logístico de Meco.

Una inversión anunciada por la propia presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, que ascenderá a 44 millones de euros y “contribuirá a generar una gran oferta de suelo urbanizable de calidad, en uno de los puntos de mayor interés logístico de España y supondrá la creación de 5.000 empleos directos”, afirmó.



Las actuaciones previstas abarcarán una superficie de 132 hectáreas, más de 840.000 m² de parcelas industriales, con una edificabilidad de casi medio millón de metros cuadrados en una zona colindante con la R2 y muy cercana al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

EMPLEO Y SUBVENCIONES. Evidentemente, no todo es positivo en la Comunidad de Madrid. Lo cierto, es que, como todo el territorio nacional, sufre del problema de la falta de conductores. Al tiempo, está obligada a ayudar al sector en el proceso de renovar sus flotas.

Para paliar la falta de conductores, la Comunidad de Madrid está invirtiendo dinero y recursos para promover la formación de más profesionales. Así, la iniciativa más destacada, se puso en marcha en el 2023, pero no finalizará hasta octubre de 2024, es la que ofrece ayuda, 600 euros, para que personas

desempleadas accedan al carné profesional que habilita para conducir vehículos pesados.

En total, beneficiará a más de 2.500 personas, que deberán contar previamente con el permiso de conducir B para acceder a los C y D, o estar en posesión del carné C para acceder al C+E.

Por otro lado, también con el objetivo de formar profesionales para el sector, el Gobierno Regional ha establecido un acuerdo con el Centro Español de Logística, que incluye iniciativas encaminadas a visibilizar el nivel de empleo y los puestos vacantes existentes en la comunidad.

Además, mostrarán a las empresas aquellas herramientas e instrumentos públicos que existen actualmente a la hora de contratar nuevos perfiles o en el momento de diseñar un programa, propio y específico, de formación adaptado a Sus necesidades.

En cuanto a las subvenciones para reno-



var flota, en la actualidad las empresas madrileñas pueden acogerse a dos diferentes; una línea de ayudas promovida por la Comunidad de Madrid y otra, habilitada por el Ayuntamiento de Madrid, enfocada a ayudar a las empresas dedicadas a la última milla.

Así, el Gobierno Regional ha destinado más de 38 millones de euros en ayudas públicas para la renovación de flotas de transporte de mercancías y viajeros, procedentes de los fondos estatales Next Generation, que gestionan las comunidades Autónomas.

Las cuantías varían entre los 2.500 y 25.000 euros por achatarrear un vehículo; o entre 10.000 euros la más baja y 200.000 la más elevada, para adquirir un vehículo pesado. La compra de semirremolques para autopistas ferroviarias, por su parte, dispone de una única ayuda de 1.000 euros.

También tienen subvención de entre 10.000 y 70.000 euros, la implantación de infraestructuras de recarga de automóviles eléctricos, mientras que el retrofit, modificación de la forma de propulsión, se subvenciona, dependiendo de su categoría y transformación, hasta con 20.000 euros.

Por su parte, el Ayuntamiento de Madrid ha presentado una nueva edición del Plan Cambia 360, con un presupuesto total de casi 14 millones de euros. Entre las novedades más importantes,

destaca que se pueden acoger vehículos eléctricos de mercancías. La ayuda por vehículo, según tipología, puede alcanzar los 14.000 euros.

POTENCIA INTERMODAL. Pero si la Comunidad de Madrid se puede considerar en el mayor hub logístico del país, es gracias al potencial, no sólo del transporte por carretera, sino del aéreo y el ferrocarril. De hecho, el aeropuerto de Madrid es el más importante de España en cuanto a movimiento de mercancías. Según los datos ofrecidos por AENA, durante el pasado mes de junio, el sistema aeroportuario español ha movido un volumen mensual de 102.037.162 kg de mercancías, un 22,9% más que en el quinto mes de 2023. De ellos, más de 62.273.602 han correspondido al aeropuerto de Barajas, que ha conseguido un incremento del 17,2% en relación al mismo mes de 2023.

Pero, menospreciar la aportación que la carga aérea supone para el sector madrileño, donde realmente están invirtiendo las empresas madrileñas, mostrando su compromiso con la intermodalidad es en el transporte ferroviario de mercancías. En los últimos meses han comenzado a operar varias rutas nacionales e internacionales, que transportan miles de toneladas combinando la carretera y el ferrocarril.

Un claro ejemplo del potencial de ese modo de transporte es lo realizado por la empresa Tramesa, en colaboración con Transistalia, que ha iniciado operaciones a través de la autopista ferroviaria que conecta la terminal ferroviaria de Abroñigal con el Puerto de Valencia. El servicio de autopista ferroviaria, traccionado por Medway, utilizará compo-

siciones de 20 vagones dobles, que transportan dos semirremolques cada uno. Pero si la puesta en marcha de la autopista ferroviaria con Valencia será clave en el futuro próximo de ambas comunidades, no lo es menos el trabajo que se está llevando a cabo para finalizar la terminal intermodal, ubicada en la población de Vicálvaro, cuyo inicio de operaciones está previsto para finales de 2025.

Se trata de un ambicioso plan, liderado por ADIF, que implica una inversión total de 341 millones de euros, distribuidos en tres fases y que finalizadas podrán manipular entre 350.000 y 400.000 Unidades de Transporte Intermodal (UTIs) anuales.

Por último, se debe destacar lo realizado por la empresa Athos Rail que ha inaugurado una nueva terminal, en Fuenlabrada, Madrid, con dos vías y una capacidad para almacenar más de trecentos contenedores refrigerados y congelados. Se trata del único puerto seco con estas características en la zona centro del país.

La nueva terminal tendrá capacidad para que circulen dos trenes al día con 45 contenedores cada uno. De cumplirse las previsiones de la compañía, las rutas principales unirán Madrid con puertos ubicados en zonas tan dispares como Cádiz, Huelva, Valencia, Galicia y Barcelona. ✓

La presidenta de la Comunidad Autónoma de Madrid ha anunciado la inversión de 44 millones de euros en la ampliación del parque logístico de Meco



El 90% de los tráficos unen Madrid con Cataluña

Loetrans: el triunfo de una “buena ubicación”

La empresa madrileña Loetrans es, hoy día, referente entre las empresas de transporte ubicadas en Madrid. Fundada en 1990, poco a poco ha ampliado su ámbito de actuación y clientes hasta conseguir convertirse en el socio idóneo para quienes necesiten combinar el transporte por carretera con cualquier otro modo.

✦ Por **Edi Cobas**

Ea Comunidad Autónoma de Madrid es en la actualidad la región de España con un mayor número de empresas de transporte de mercancías de toda España y lo viene siendo desde hace años. Es una excelente ubicación para un variado tipo de empresas de transporte de mercancías por carretera, que aprovechan tanto su buena situación geográfica como el ser una de las regiones con más población de España. Entre esas empresas se encuentra Loetrans, una empresa, especializada en el transporte de mercancías, carga general, fundada en el año 1990 por Manuel

Arias y que en la actualidad dirige su hijo, Carlos Arias Paniagua nos explica la dificultades y retos que tiene en la actualidad dirigir una empresa de estas características, que sigue manteniendo como filosofía empresarial su carácter de empresa familiar y de operar con vehículos propios.

CRECIMIENTO CONSTANTE. Loetrans tiene unos inicios muy similares a cientos de empresas de transporte de mercancías por carretera que actualmente están en activo en España, “en efecto, la compañía la fundó mi padre, Carlos Arias hace más de treinta años, concretamente en 1990, cuando abandonó su puesto de trabajo en una gran multinacional y decidió comprarse un camión. Se introdujo en este mundo, en este sector, en el que se mantuvo, al frente de ella hasta su fallecimiento, en el año 2007. En ese momento yo tomé las riendas de la empresa”.

Los comienzos de la empresa fueron realmente buenos consiguiendo crecer constantemente en actividad y, por tanto, número de vehículos. “En efecto”, asegura Arias, “en los primeros años de la empresa, se produjo, un gran incremento anual del volumen de trabajo y, por tanto, del número de vehículos. Era una situación totalmente diferente a la que vivimos estos últimos años, que dada la baja rentabilidad



Carlos Árias, es el máximo responsable de la dirección de Loetrans, fundada en 1990 por su padre.



La mayoría del transporte que realiza Loetrans es carga general, para diferentes cargadores y tipos de mercancía.

que consigue ahora una empresa en este sector, nos ha obligado, hemos optado por la estrategia de crecimientos leves, tanto de actividad, como de flota y, por supuesto, personal”.

Es crecimiento, en “diferentes marchas”, ha culminado en el hecho de que hoy día la flota de Loetrans está compuesta por 38 cabezas tractoras, 38 semirremolques, y un camión rígido.

La combinación de flota propia y subcontratación de otras empresas que trabajan “al arrastre”, transportando los semirremolques propiedad de la empresa, es, de igual forma, una forma de operar muy utilizada por las empresas españolas.

En este caso, “el 99% de los transportes los realizamos con flota propia”, puntualiza el director general de Loetrans, “hemos elegido esta forma de actuar, porque nuestro objetivo prioritario es proporcionar la mayor calidad a nuestros clientes y entendemos que la mejor manera de asegurar esta calidad es realizar el trabajo con nuestra flota propia y el personal de la empresa”.

Bajo esa “filosofía” de trabajo, de gestión empresarial, Manuel Arias ha conseguido una empresa estable que se mantiene en el sector sin problemas, “puedo decir que somos afortunados, la empresa lo es. Mi impresión personal, afortunadamente, es que el transporte

La Administración “no ayuda”

▲ **Una de las “grandes reivindicaciones”** del sector es que la Administración, central y autonómica, ayude a las empresas de transporte de mercancías, más en un momento en que es urgente renovar flota o apostar por instalar sistemas de gestión más eficientes. Es decir, digitalizar las compañías.

▲ **En líneas generales**, la opinión de las empresas de transporte es que las ayudas son “insuficientes”. Opinión compartida por Carlos Arias que asegura que, “hasta la fecha, el gobierno ha habilitado ayudas para superar un momento muy concreto, superado, las ayudas se han eliminado. Dicho esto, mi opinión es que no hay una estrategia de ayudas por el Gobierno enfocada a su mejora a medio y largo plazo. Pero aún es el comportamiento de la Comunidad de Madrid, cuyas ayudas son inexistentes”.

▲ **Lo más grave**, así lo confirma Arias, es que la situación no cambiará al menos a corto plazo, “todo indica que la Administración seguirá con su tónica de abandono del sector. La única buena noticia, ya se ha producido, ha sido la eliminación de la discriminación que sufría el Sector de transporte respecto a todos y cada uno del resto de sectores, en cuanto al acceso a ayudas”.



Loetrans, entre flota propia y subcontratada gestiona diariamente cerca de 80 vehículos pesados.

de mercancías cada día tiene mayor presencia, y peso, en la economía española. Eso implica que la evolución, tras la pandemia haya sido realmente buena y hayamos superado, incluso, la actividad que teníamos antes, precisamente de la pandemia”.

Lo que no ha variado es la modalidad de transporte en la que está especializada Loetrans, ni la ruta que más tráficos proporciona a la empresa, “nos hemos centrado, podíamos decir especializado, en la ruta Madrid Cataluña, tanto en la modalidad de carga completa como grupaje. Podemos asegurar, que el 90% de la totalidad de nuestra facturación lo proporciona esta ruta”. Evidentemente, que la mayoría de los tráficos sean Madrid Cataluña, tampoco es novedad entre las compañías ubicadas en la Comunidad de Madrid, dada la necesidad de que muchas mercancías culminen su trayecto ➤

La empresa ha sido una de las que ha participado en el traslado de mercancías para la ampliación y renovación del Estadio Santiago Bernabeu.



Loetrans combina a la perfección la flota propia de 38 vehículos con la subcontratación. En este caso el colaborador debe poner la tractora.



utilizando el transporte marítimo. Pero, tener la sede en Madrid, es importante por muchos otros motivos, como explica con detalle Manuel Arias.

"En efecto, estar ubicados en la Comunidad de Madrid significa tener como sede uno de los lugares donde hoy día existe una mayor necesidad de empresas como Loetrans. Pero, aún más importante, que esa necesidad de transportar mercancías crece día a día. No tengo dudas que esta comunidad autónoma es clave para poder seguir manteniendo e, incluso, incrementando nuestra actividad".

LAS GRANDES DIFICULTADES. Es evidente, a pesar de que Loetrans está logrando mantener "el difícil equilibrio" entre ingresos y gastos, o sea la empresa es rentable, lograr esa realidad no está exenta de dificultades y retos a corto y medio plazo.

Dificultades y retos que, no podía ser de otro modo, son muy similares, por no decir los únicos, por los que atraviesa el sector, sea una empresa más o menos grande y tenga la sede en un lugar u otro del país. Con esas premisas, Carlos Arias comienza su "particular exposición de problemas", asegurando que no se puede olvidar "que este sector siempre ha tenido muchos problemas. Tradicionalmente hemos sido direc-



tamente maltratados y humillados por prácticamente todas las empresas, actores, de los que dependemos. En ocasiones ese abuso ha sido considerado ilegal, habiendo tenido que llegar a las últimas instancias de Europa para que los reconocieran".

Para el director general de Loetrans, uno de "esos abusos" es el ahecho de que el transporte de mercancías por carretera, sea el sector que más impuestos paga, "bajo mi punto de vista, el hecho de que nuestro mayor coste fijo sea el gasóleo nos convierte en un sector obligado a pagar una alta carga impositiva, el combustible está grabado con varios impuestos".

De hecho, Carlos Arias considera además que el Estado "aplicó una serie de tasas as gasoil que eran ilegales y lo hizo durante años. No dejaron de hacerlo hasta que los tribunales europeos sentenciaron que dichos impuestos eran ilegales. No se solucionó nada, se limitaron a reformular dichos impuestos, resultando de nuevo ilegales".

El cartel, acuerdo, de los fabricantes de vehículos pesados, sobre el precio a cobrar durante la compra, es también denunciado por el director general de Loetrans, "los fabricantes hicieron algo muy grave, ilegal, que se ha solventado cuando el Tribunal Supremo decidió que era suficiente devolver a los transportistas el 5% de lo pagado por los vehículos. No olvidemos, además, que los daños del mencionado cartel se alargaron durante 15 años".

Carlos Arias menciona, por último, otros dos abusos que, a su parecer, perjudican a las empresas de transporte. Por un lado, "otro cártel, el de las principales petroleras formaron otro cartel, para incrementar ilegalmente el precio de venta de los combustibles. Por otro, el abuso que supone el hecho de que ser el único sector, hasta hace unos meses, discriminado por el Reglamento de "Mínimis" que regula las ayudas que pueden recibir las empresas. Una empresa de cualquier otra actividad, podía recibir hasta el pasado mes de diciembre, el doble de ayudas que una empresa de transportes.

En definitiva, un conjunto de "abusos" que para el director general de Loetrans, no han permitido que las empresas de transporte de mercancías hayan tenido



mayor rentabilidad, "son sólo algunos de los abusos a los que hemos sido sometidos que han provocado muchos cierres de empresas y rentabilidad reducida en las que hemos conseguido sobrevivir".

Para Carlos Arias, la situación de las empresas sería aún peor, sin el trabajo que han realizado las asociaciones patronales, "han conseguido algunos logros importantes. Destacaría, la disminución de los plazos de pago de nuestros servicios de transporte; la mejora de las condiciones de los trabajadores o el incremento de las ayudas a la renovación de la flota a las que podemos optar. Espero que se puedan seguir consiguiendo mejoras que son muy necesarias para asegurar la viabilidad y rentabilidad de nuestras empresas".

Falta de conductores

La dificultad de conseguir conductores profesionales, el problema más grave para la mayoría de las empresas del sector, como no podía ser de otro modo, preocupa a Carlos Arias. Eso sí, asegura que, y a diferencia de muchos competidores, sólo de forma, puntual, "muy excepcionalmente", han tenido que paralizar vehículos por no disponer de personal.

"No sólo ahora", puntualiza el director general de

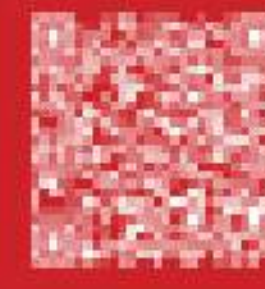
El reto de renovar flota

▲ **Carlos Árias**, director general de Loetrans, destaca la dificultad de las empresas para decantarse por un tipo de vehículo u otro, "es una decisión compleja. No olvidemos que, en el contexto actual, es imprescindible realizar fuertes inversiones para adaptarnos a las nuevas necesidades de la sociedad. Y, además, lamentablemente, las nuevas tecnologías son inviables y poco rentables para el trabajo que desarrollamos, por tanto, seguimos optando por el diésel".

▲ **Por último**, Carlos Arias añade que, además, está convencido de que "la mayor reducción de emisiones contaminantes, se produce sustituyendo vehículos viejos por vehículos diésel de última generación, que tienen unos consumos y unas emisiones contaminantes muy reducidos. Eso sí, necesitamos ayuda si queremos que las flotas de camiones que circulan en España, no pasen a ser propiedad de capital extranjero.

Loetrans, "nuestra preocupación, y prioridad, es el personal, principalmente los conductores profesionales. De siempre hemos garantizado unas condiciones óptimas de trabajo para nuestros empleados, dentro de la dureza que supone este trabajo por las peculiaridades del sector. La dirección tiene un trato muy cercano con los trabajadores".

Por otro lado, puntualiza Carlos Arias, "intentamos adaptarnos, en la medida de lo posible a las necesidades de cada uno de los trabajadores. Considero que esta forma de actuar es lo que ha hecho que, a pesar de la falta de conductores existente en el sector, hayamos conseguido minimizar el tiempo de tener algún vehículo parado por falta de conductores. ♦

Buffalo Bull

AGM / EFB / SHD PRO

POTENCIA Y CONFORT PARA
TODOS LOS VEHÍCULOS
COMERCIALES Y CAMIONES

Existe una gran variedad de tecnologías y tipos de baterías en el sector de los vehículos comerciales y camiones.

El duro uso continuo en los vehículos industriales plantea a las baterías los mayores retos. Por eso existen 3 variantes de producto Buffalo Bull, adaptadas de forma óptima a cada ámbito de aplicación.




bannerbatterien.com

LEADING COMPANIES OF 

TRUCKLAND, con sede en Alcalá de Henares y Valdemoro (Madrid)

Profesionalidad y trato personalizado en la comercialización de la marca DAF en la zona centro

Truckland España es Concesionario y Servicio Oficial de DAF Trucks en la zona centro de nuestro país. Hay un DAF para cualquier necesidad de transporte y su equipo de ventas estará encantado de configurarlo a medida de su negocio. En la posventa, la misión diaria de todos los trabajadores y trabajadoras de ambos centros es velar por la rentabilidad, seguridad y comodidad de sus clientes de la marca DAF, además de ofrecer soluciones para las flotas mixtas de camiones de otras marcas y semirremolques, tanto en servicios de taller como en la venta de recambios y accesorios.



Truckland Alcalá de Henares.



La zona de taller de Alcalá de Henares dispone de 18 zonas de trabajo en unos talleres de más de 1.500m².

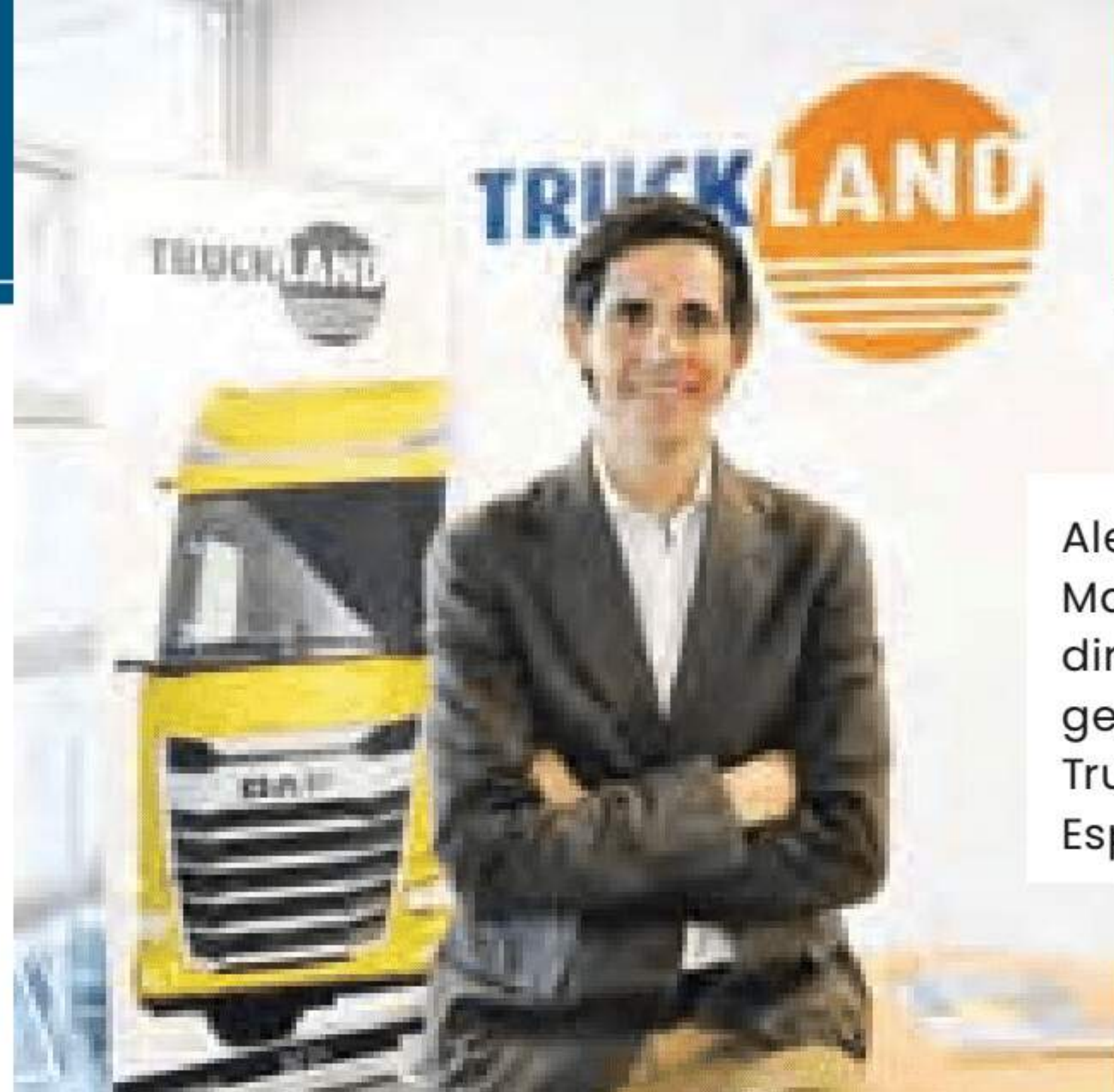
La historia de la red de concesionarios Truckland está íntimamente ligada a la historia de la marca DAF, ya que fue la familia Van Doorne, los fundadores de DAF, los que al vender en el año 1996 la marca a Paccar, deciden seguir vinculados al sector de transporte, creando Truckland para ser concesionarios de DAF en los Países Bajos. En 2013 deciden expandirse de manera internacional y crean Truckland España, como concesionarios DAF para las zonas de Madrid, Guadalajara y Segovia. El último gran hito del grupo fue en el año 2020 cuando adquirió el grupo Lengo, pasando a tener un total de 19 concesionarios: 16 en los Países Bajos, 1 en Bélgica y 2 en España.

En España, Truckland es una red de concesionarios siempre focalizado en la comercialización de camiones DAF. A nivel de servicio, sus técnicos de taller, formados por la marca, realizan mantenimientos y reparaciones de camiones DAF. Para dar el mayor valor añadido posible, se apoyan en la marca de calidad TRP que, igual que DAF, forma parte de PACCAR PARTS. De esta

manera consiguen mantener y resolver prácticamente todos los problemas de una flota mixta de camiones de otras marcas y semirremolques.

Para completar su oferta de servicios de taller, también son taller autorizado de remolques Schmitz Cargobull y de Lohr, en plataformas portacoches. Además, los clientes pueden adquirir recambios de las marcas DAF y TRP en sus tiendas o compararlos de forma cómoda en la tienda online (webshop) de DAF, donde encontrarán un catálogo con más de 80.000 referencias para recambios y accesorios DAF y TRP para camiones de otras marcas y semirremolques.

Truckland España dispone de dos concesionarios situados estratégicamente en Alcalá de Henares y Valdemoro, para poder dar servicio a los clientes en las rutas principales de transporte, disponiendo de equipo administrativo en ambas localizaciones, para poder proporcionar el mismo servicio en ambos centros. Cada uno de los concesionarios dispone de taller móvil para servicio ITS 24H y entre 15 y 18 zonas de trabajo de vehículos en unos talleres de más de 1.500m², con un total de 15.000 m² construidos entre ambos cen-



Alejandro Martínez,
director
general de
Truckland
España.

tros. La plantilla está formada por un equipo de más de 60 personas, distribuidos entre personal de taller (55%), y un 15% en cada departamento de Recambios, Ventas y Administración. “En los últimos 3 años hemos crecido cerca del 30% en personal y nuestra apuesta es por seguir así y poder dar cada vez más valor añadido a los clientes”, explica Alejandro Martínez, director general de Truckland España, que añade que “A nivel de expansión, el grupo Truckland tiene una clara vocación de crecimiento, por lo que siempre estamos analizando nuevas oportunidades para seguir ampliando nuestras capacidades”.

Con un ámbito de actuación repartido por las provincias de Madrid, Guadalajara y Segovia, su tipología de clientes es muy amplia, comprendiendo muestras de todo tipo de empresas dedicadas al transporte de mercancías presentes en el mercado español, “por suerte, tenemos una cartera muy variada de clientes, con flotas grandes y muy grandes, medias flotas y autónomos, aunque es cierto que el número de estos últimos, en los últimos años ha descendido. Destacaría que un gran volumen de ellos son clientes con los que llevamos muchos años trabajando, y además estamos consiguiendo nuevos clientes, fundamentalmente del mercado de rígidos”, nos explica Alejandro Martínez. En cuanto a su oferta de vehículos, según el director general de Truckland España, el modelo más demandado en la actualidad es la tractora XG de la Nueva Generación DAF (NGD) para el transporte nacional e internacional, ya que dentro de los vehículos con volumen alto, es la cabina más grande y confortable del mercado y los resultados de consumo son extraordinariamente bajos. Se complementa con el modelo XF, que está teniendo una gran entrada, sobre todo en flotas. En vehículo rígido, tenemos varios modelos XB

Truckland y DAF

▲ **La vinculación de la red** de concesionarios Truckland con la marca de vehículos DAF nació prácticamente con su fundación, ya que, según nos explica Alejandro Martínez, director general de Truckland España, “Nuestra decisión de vincularnos a la marca DAF fue sencilla, ya que Truckland nació de la misma familia que creó DAF. Yo definiría a DAF como una marca super profesional, centrada en dar a los clientes unos camiones de nivel premium en confort y seguridad, con una fiabilidad de trabajo muy alta y unos costes de mantenimiento y reparación muy razonables. El objetivo es conseguir que los conductores estén felices con sus vehículos y los dueños de flota estén muy satisfechos con los resultados que les dan los camiones.

▲ **Durante muchos años**, DAF ha estado centrada en la venta de cabezas tractoras, consiguiendo grandes resultados de ser líder de ventas en Europa de tractoras durante varios años seguidos. Desde el año pasado, ha focalizado también sus esfuerzos en los vehículos rígidos, consiguiendo incrementar las ventas de manera notable e ir haciéndose un hueco en este importante mercado.

de dos y tres ejes, con unos crecimientos muy altos”.

Sin embargo, lo que parece diferenciar realmente a esta red de concesionarios enfocados en la marca DAF es la profesionalidad de su plantilla y su filosofía de cercanía con el cliente para atender cualquier problema o necesidad de transporte que le pueda surgir: “Tenemos un equipo fantástico, con grandes trabajadores y trabajadoras, pero sobre todo con grandes personas con una mentalidad cercana y profesional de ayuda a los clientes y hacer nuestros sus problemas, para conseguir dar a todos ellos un trato personalizado y que sepan que siempre pueden contar con nosotros. Nuestra filosofía es crecer junto a nuestros clientes, acompañarlos en su negocio y ser un fiel socio durante toda la vida de su empresa, partiendo siempre de un trato cercano, claro y transparente. Creemos firmemente que esta manera de trabajar en equipo es la más sencilla, inteligente y rentable para todos”, afirma Alejandro Martínez.

■ **“Un gran volumen de nuestros clientes son aquellos con los que llevamos muchos años trabajando, y además estamos consiguiendo entrar en nuevos clientes, fundamentalmente del mercado de rígidos”**

MERCADO. Tras unos años complicados debido a los efectos de la pandemia del Covid, Truckland España consiguió revertir la tendencia negativa de años anteriores y que el pasado ejercicio fuera positivo, a pesar de que la irregularidad en las ventas y la incertidumbre se adueñara de algunos momentos puntuales durante el pasado año, como nos explica Martínez: “El



Truckland Valdemoro.

La plantilla está formada por un equipo de más de 60 personas altamente cualificadas.



■ **“A pesar de las vicisitudes, el 2023 fue un año con un buen resultado, en el que seguimos creciendo en facturación y servicios ofrecidos”**

■ **“Para que un concesionario de vehículo industrial asegure su futuro, hay que centrarse en cuanto valor diferencial les damos a los clientes y eso hará que la marca confíe en la empresa”**

año 2023 tuvo momentos diferenciados, ya que el sector venía con un gran impulso de 2022 y los primeros meses fueron de mucho trabajo. Ya en el segundo trimestre vimos un descenso de movimiento que se consolidó después del verano. De todas maneras, a pesar de las vicisitudes, fue un año con un buen resultado en el que seguimos creciendo en facturación y servicios ofrecidos”.

Sobre el mercado de Vehículos de Ocasión, para Truckland es un segmento interesante aunque no carece de riesgos “El mercado de VO es

todavía más influenciado por factores externos que el VN. Los VO ayudaron a paliar la demanda de camiones hace dos años cuando no había nuevos, y como consecuencia, los precios subieron de manera importantísima. Pero en cuanto vuelve a haber normalidad, los precios vuelven a su sitio, lo que puede provocar pérdidas. Truckland apuesta por el mercado de VO, para poder dar solución a una parte importante de los clientes que necesitan esa gama de vehículos, cuentan con camiones listos para ponerse en marcha y con un año de garantía, bajo el distintivo de calidad de DAF FIRST CHOICE, también para dar cobertura a los clientes de VN que necesitan recompra”, asegura el director general de Truckland.

En referencia al año que está discurriendo en la actualidad, Alejandro Martínez muestra su preocupación por la creciente influencia de factores externos en la normal actividad de los concesionarios y del sector de automoción en general: “Está siendo un año complejo, pero creo que esa va a ser la normalidad en este año y en los siguientes: todos serán bastante complejos, y probablemente todos diferentes con los años anteriores. La

globalización hace que incidentes internacionales influyan mucho de manera local, aparte de cualquier noticia importante, tanto económica como política de Europa y de España, también tienen una gran influencia. Creo que las empresas que mejor se adapten a este mercado cambiante, en vez de quejarse de él, son las que conseguirán crecer y destacar”.

En cuanto al proceso de descarbonización en el que está inmerso una buena parte de la industria, incluido DAF con su gama de vehículos diesel preparados para HVO, sus modelos eléctricos y el desarrollo de camiones propulsados por hidrógeno, en el este concesionario madrileño ya tienen la vista puesta en el futuro y preparando su estructura para la transformación del mercado que está por llegar. “Para la transformación de vehículos cero emisiones nos venimos preparando en Truckland en los dos últimos años, tanto en ventas como en taller. Los primeros vehículos eléctricos llegarán a inicio del próximo año y esperamos que vayan creciendo de manera exponencial, sobre todo en diferentes nichos de mercado. Actualmente como ayuda a la descarbonización, tenemos clientes trabajando con HVO, para lo cual los vehículos DAF están totalmente preparados” asegura su director general.

Asimismo, de cara al futuro y para apoyar el proceso de descarbonización, el grupo Truckland ha creado Truckland Zero, donde se informa de manera precisa a los clientes de la apuesta clara del grupo y de DAF por los vehículos cero emisiones. “Actualmente, de la mano de DAF España, estamos preparando ofertas y calculando rutas a los clientes para que puedan evaluar cuáles de sus vehículos son aptos para ser eléctricos. Por último, en los talleres Truckland estamos preparados para poder atender a estos vehículos. Hemos habilitado una zona específica en nuestros talleres con todas las medidas de seguridad y equipación necesarios, como la disponibilidad de un cargador eléctrico PACCAR. ♦

CARRIER TRANSICOLD



OFRECE UNA REDUCCIÓN SIGNIFICATIVA DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y DEL RUIDO

Carrier Transicold, lanza el Vector HE17

Ya está disponible el equipo frigorífico de trailer con control de temperatura Vector®HE 17, que se suma a la gama Vector High Efficiency (HE) de Carrier Transicold. Este nuevo equipo, que ofrece una versatilidad total para todas las aplicaciones de trailer, ofrece una potencia de refrigeración superior a 16kW, así como una reducción significativa del consumo de combustible y de los niveles de ruido.



Carrier Transicold ha comenzado la comercialización de un nuevo equipo frigorífico de trailer con control de temperatura, denominado Vector®HE 17. Mediante la integración de la avanzada tecnología del inverter con la probada arquitectura totalmente eléctrica E-Drive, el Vector HE 17 establece un nuevo punto de referencia en cuanto a Coste Total de Propiedad (TCO) y rendimiento en su categoría. Ofrece una excelente capacidad de refrigeración, reduce el consumo de combustible hasta un 30 % y disminuye las emisiones sonoras en 6 dB, para una reducción superior al 50 % en la percepción del sonido en comparación con el Vector 1550.

“El Vector HE 17 se posiciona como una solución versátil, que se adapta perfectamente al transporte de larga distancia y las entregas urbanas, proporcionando a nuestros clientes acceso a una solución de tráiler más eficiente y

El equipo incorpora una caja telemática que garantiza su compatibilidad con la plataforma digital Lynx Fleet de Carrier Transicold, que combina los datos de los equipos frigoríficos con el aprendizaje automático

sostenible”, ha afirmado Víctor Calvo, Vicepresidente y Director General de International Truck & Trailer de Carrier Transicold.

El Vector HE 17 también se basa en los puntos fuertes probados del modelo Vector HE 19: un compresor hermé-

ticamente sellado y un economizador que aumentan la eficiencia de la máquina. Este sistema ofrece una mayor eficiencia, reduce el riesgo de fugas de refrigerante y disminuye significativamente el consumo de combustible, gracias a la tecnología inverter, que adapta constantemente la velocidad del compresor para satisfacer la demanda de refrigeración.

Además, el equipo incorpora una caja telemática que garantiza su compatibilidad con la plataforma digital Lynx Fleet de Carrier Transicold, que combina los datos de los equipos frigoríficos con el aprendizaje automático. Ayuda a los clientes a tomar decisiones más rápidas basadas en datos y contribuye a mejorar la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de sus cadenas de suministro.

El lanzamiento del Vector HE 17 es otro hito en la trayectoria de Carrier Transicold, ya que contribuye al objetivo medioambiental, social y de gobernanza (ESG) de Carrier de ayudar a los clientes a evitar más de una gigatonelada de emisiones de gases de efecto invernadero para 2030. ●

www.carrier.com/truck-trailer/en/eu/



@SmartColdChain



Carrier Transicold Truck Trailer Refrigeration



TRUCKS PALACIOS, con sede en Getafe (Madrid)

Profesionalidad y calidad en la compra y venta de Vehículos de Ocasión

Trucks Palacios es una empresa familiar con una dilatada experiencia en la compra y comercialización de vehículos industriales de ocasión, hasta convertirse en un referente en la zona centro en cuanto a la venta de camiones rígidos, que ha decidido ampliar su modelo de negocio introduciendo en su oferta la comercialización de semirremolques de la marca portuguesa Galucho, con la que les une los valores de calidad y confianza en el producto.

Trucks Palacios es una empresa familiar madrileña dedicada a la compra y venta de vehículos industriales. Su historia comenzó en el año 1999, cuando fue fundada por José Luis Palacios Gutiérrez, que llevaba vendiendo camiones desde 1963 al mando de la empresa Automóviles Palacios, lo que le permite acumular más de 50 años de experiencia en el sector, apostando por la creación de una nueva empresa, Trucks Palacios, de la mano de sus hijos, comenzando en una campa en Valdemoro, hasta que sus necesidades de espacio les obligaron a trasladarse a sus actuales instalaciones situadas en el centro logístico CLA en la localidad madrileña de Getafe. En la actualidad, ya se ha producido el relevo generacional, situándose al frente de la empresa sus hijos José Luis y Araceli. Trucks Palacios cuenta a día de hoy con unas instalaciones en Getafe, situadas estratégicamente entre la

Autovía de Andalucía (A-4) y la M-50 madrileña, que cuentan con más de 6.000 m² de exposición permanente de vehículos industriales, que se complementan con otros 1.000 m² de taller, en los que se realizan algunas de las labores de revisión y preparación de los vehículos para su entrega, aunque el grueso de las operaciones más importantes, como las revisiones mecánicas, mantenimientos y pintura, se realizan en talleres oficiales, en los que también se envían los camiones vendidos para su posventa.

Su plantilla está compuesta, entre empleos directos e indirectos por alrededor de 40 personas muy cualifica-

■ Somos conscientes de que vendemos máquinas para trabajar e intentamos venderlas en las mejores condiciones posibles



En los talleres de Trucks Palacios se dan los toques al vehículo antes de la entrega al cliente.



Gracias a la preparación realizada por nuestros profesionales, los vehículos vendidos por Trucks Palacios pueden beneficiarse de una garantía de 6 meses

das. Entre todos ellos destacan sus gerentes, José Luis, que gestiona la compra, preparación, legalización y venta de los camiones y el servicio postventa; Araceli que se ocupa de la administración, marketing, búsqueda y compra de camiones y venta de los mismos; y David López, su comercial.

En la actualidad, el modelo de negocio de Trucks Palacios pasa por la venta de camiones usados de todas las marcas y modelos: camiones con caja cerrada, frigoríficos, tauliner, chasis, portacontenedor, con grúa, ganaderos, porta maquinarias, volquetes..., cabezas tractoras y semirremolques. Todos los camiones que comercializan se encuentran y pueden ser vistos en sus instalaciones de Getafe (Madrid), entregándose con documentación española, con una revisión mecánica completa y con 6 meses de Garantía que proporciona directamente Trucks Palacios. "La revisión consiste en cambio de aceite, filtros, correas, frenos, inyección, turbo...Somos conscientes de que vendemos máquinas para trabajar e intentamos venderlas en las mejores condiciones posibles. Gracias a la preparación realizada por nuestros profesionales, los vehículos vendidos por Trucks Palacios pueden beneficiarse de una garantía de 6 meses", asegura José Luis Palacios, gerente de la compañía getafense.

Su cartera de clientes está formada por, en un porcentaje muy alto, de clientes autónomos o pequeñas empresas, pero también venden a grandes flotas. "Todo cliente es bienvenido a nuestra empresa, incluso los

Semirremolques Galucho

▲ **Galucho es una empresa familiar portuguesa** con más de cien años de trayectoria que ofrece al sector del transporte "maquinaria para toda la vida" como reza su eslogan, gracias a una gama de producto apoyada en la calidad, confianza y sostenibilidad de sus vehículos, y que ahora ha decidido apostar fuerte por nuevos mercados, especialmente el español y el francés, a los que pretende trasladar su estrategia de calidad, fiabilidad y rapidez para alcanzar una posición de referencia que les permita seguir creciendo y ofrecer la misma alta calidad de servicio.

▲ **Su principal ventaja competitiva** es la calidad y fiabilidad de sus productos, así como la rapidez de sus plazos de entrega. Sus equipos tienen como base de construcción el acero de alta calidad (su materia prima de elección) y son conocidos por su calidad y diseño moderno, que combinado con la robustez, durabilidad y fiabilidad, hacen de esta marca portuguesa una referencia en el mercado.

▲ **La gama que comercializará** en España Trucks Palacios está compuesta por bañeras de 2 y 3 ejes y góndolas. Entre las bañeras destaca el modelo UltraLight de Galucho, un equipo que fue proyectado con el objetivo de reducir la tara, lo que se traduce en un equipo de construcción mucho más ligero, siendo especialmente idóneo para una utilización con fines de carga de grava, gravilla, alquitrán y arena, excluyéndose los trabajos de excavación y de carga de piedras, debiendo el usuario, para garantizar su correcto funcionamiento, cumplir con los respectivos pesos brutos máximos permitidos por ley.

▲ **En cuanto al semirremolque** basculante SGB3 UltraLight, dispone de una tara a partir de 5.500kg, con una reducción de 1.500kg en comparación a otro vehículo equivalente. Asimismo, incorpora un cuerpo cónico de tres partes. La base es de 4 mm HARDOX 500 TUF, mientras que los laterales, puerta delantera y trasera están contruidos en chapa HARDOX 450 de un espesor de 3,2 mm. Por último, dispone también de una trampilla trasera de doble articulación con apertura por gravedad y un cierrepuertas excéntrico.

que están iniciando la actividad y se sienten un poco perdidos. Nosotros les aconsejamos desde nuestra experiencia", asegura Araceli Palacios, gerente de la compañía getafense.

En cuanto al servicio posventa de sus vehículos, la mayor parte es gestionada a través de talleres colaboradores, especialmente talleres oficiales. "En cualquier reparación en garantía, priorizamos la rapidez y la calidad, por lo que a veces lo gestionamos a través del





Gracias a la preparación realizada por los profesionales de la empresa getafeña, los vehículos vendidos por Trucks Palacios pueden beneficiarse de una garantía de 6 meses.



José Luis y Araceli Palacios, gerentes de Trucks Palacios, junto a David López, comercial para los semirremolques Galucho.

GALUCHO. Hasta ahora la principal fuente de negocio de Trucks Palacios era la compra venta de camiones rígidos, pero han decidido diversificar su oferta y comenzar a comercializar semirremolques, alcanzado recientemente un acuerdo para convertirse en distribuidores oficiales de la marca portuguesa de semirremolques Galucho para Madrid, Toledo y Guadalajara, así como de la gestión del servicio posventa de los mismos.

Por el momento, la gama comercializada de los semirremolques de Galucho por Trucks Palacios está compuesta por bañeras 2 y 3 ejes y góndolas, aunque “creemos que la bañera 3 ejes “Ultra Light” va a ser la gran protagonista, ya que su baja tara la hace muy atractiva”, asegura David López, comercial para los semirremolques Galucho.

Los semirremolques Galucho serán de entrega inmediata para las unidades que se encuentren en stock en las instalaciones de Getafe y de entrega rápida para la unidades que se pidan con las características específicas que necesite el cliente.

MERCADO. 2023 fue un buen periodo para Trucks Palacios, aunque como reconocen desde la gerencia de la empresa, fue un poco atípico, con meses en los que se disparaban las ventas y otros muy flojos, aunque el balance final superó los objetivos previstos. La razón de esta irregularidad y de los picos producidos durante algunos meses se debe, según Araceli Palacios, a la “falta de unidades nuevas y las prisas por las nuevas normativas, ya que muchísimos autónomos y empresas necesitan renovar su flota con camiones aptos a la normativa Euro 6. Aunque también tenemos que decir que la falta de unidades nuevas ha creado una gran escasez en el mercado de unidades usadas y nos cuesta muchísimo más trabajo encontrar camiones en buenas condiciones para comprar y como consecuencia, los precios son más elevados. Cada vez cuesta más encontrar camiones usados con pocos kilómetros”.

En cuanto al año en el que nos encontramos, las perspectivas no están muy claras, ya que “cada vez hay menos vehículos de VO, pero hacemos un gran esfuerzo para conseguir comprar siempre unidades en las mejores condiciones. Las ayudas por achatarrar los camiones viejos han hecho que no tengamos camiones muy económicos solicitados por clientes como feriantes, pequeñas empresas..., etc. El año 2024 está siendo de difícil previsión, ya que la falta de conductores está afectando bastante a nuestros clientes, sumado a los intereses elevados y a la dificultad para conseguir financiación, sobre todo para los autónomos o las empresas de nueva construcción” concluye Araceli Palacios. ✎

taller del propio cliente”, informa José Luis Palacios. Sin embargo, los principales rasgos diferenciadores de Trucks Palacios, además de su amplia experiencia en la comercialización de vehículos de VO que ahora aplicaran a la venta de la gama Galucho, es su cercanía en el trato con los clientes, su profesionalidad, así como la calidad que ofrece. “Somos una empresa familiar en la que nos gusta tratar a nuestros clientes como se merecen, asesorándoles desde el principio y explicándoles todo lo que sea necesario en cuanto al funcionamiento del vehículo. Asimismo, también somos conocidos por nuestra profesionalidad y calidad. No escatimamos dinero a la hora de revisar los camiones, ya que no nos

gusta vender problemas sino camiones en perfecto estado tanto interior como exterior. Igualmente, si en algo se nos distingue es por la seriedad y calidad y por nuestro servicio postventa”, aseguran los actuales gerentes de Trucks Palacios.

■ **La gama comercializada de los semirremolques Galucho por Trucks Palacios está compuesta por bañeras de 2 y 3 ejes y góndolas**

VENTA DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES



**Disponibilidad
inmediata**

El peso ligero que hace el trabajo pesado.

El Nuevo Ultra Light es un semirremolque basculante de 3 ejes, fabricado en acero y con una tara de unos 1500 kg menos que nuestros equipos estándar.

Véalo en acción



C/Rio Guadamatilla 1 Pol.Ind. CLA
28906 Getafe (MADRID)

☎: +34 658 88 70 90 (Camiones)

☎: +34 630 76 24 55 (Semirremolques)

Email: comercial@truckspalacios.com

www.truckspalacios.com





**David
Lozano**

Director de
Formación

En el proceso de digitalización del transporte por carretera, manejar diferentes fuentes de información con formatos variados e integrarlas en un entorno digital cohesivo es un desafío significativo

Experto en transformación digital

La formación en digitalización se ha convertido en una necesidad imperante para las empresas de transporte por carretera. La capacidad para automatizar procesos no solo mejora la eficiencia operativa, sino que también permite a las empresas mantenerse competitivas en un mercado cada vez más tecnológico. Aquellas que inviertan en la digitalización y capaciten a su personal en nuevas tecnologías destacarán frente a la competencia, alcanzando objetivos de manera más eficaz y ofreciendo un servicio superior a sus clientes. La digitalización no es una opción, sino una estrategia crucial para un éxito sostenible en el sector del transporte.

En un entorno digital, para que una empresa de transporte alcance sus objetivos de manera competitiva, es crucial diseñar y ejecutar un plan de formación estructurado y detallado. Esto implica realizar una formación contenidos específicos y prácticos que se apliquen directamente a las operaciones diarias de la empresa. Una formación planificada con un claro objetivo de usabilidad permitirá a los empleados no solo aprender a utilizar nuevas tecnologías, sino también comprender cómo estas herramientas se integran en un entorno digital cohesionado.

Capacitar adecuadamente al personal en estos aspectos no solo mejora la eficiencia y la precisión en los procesos, sino que también permite a la empresa aprovechar plenamente las ventajas de la digitalización. Esto incluye la optimización de rutas, la gestión eficiente de flotas, el mantenimiento predictivo y la automatización administrativa. En un mercado cada vez más tecnológico, las empresas que inviertan en una formación digital integral y bien planificada estarán mejor posicionadas para destacar frente a la competencia y ofrecer un servicio superior a sus clientes. La inversión en formación digital es, por tanto, una estrategia esencial para el éxito sostenible en el sector del transporte.

En el proceso de digitalización del transporte por carretera, manejar diferentes fuentes de información con formatos va-

riados e integrarlas en un entorno digital cohesivo es un desafío significativo. Las empresas de transporte deben trabajar con datos de sensores IoT, software de gestión de flotas, plataformas de optimización de rutas y sistemas de monitoreo ambiental, entre otros. Cada fuente produce datos en distintos formatos que necesitan ser interpretados y utilizados eficazmente.

El verdadero reto radica en enlazar y consolidar esta información diversa de manera coherente. Sin una formación adecuada, tanto directivos como empleados pueden enfrentar dificultades para manejar estas herramientas tecnológicas, lo que puede llevar a decisiones como convenientes y errores operativos.

Por ello, es crucial proporcionar una formación específica y detallada. Los directivos deben entender estratégicamente cómo estas tecnologías mejoran las operaciones y permiten la toma de decisiones basadas en datos. Los empleados, por su parte, deben aprender el uso práctico de las herramientas digitales y la interpretación de datos en tiempo real.

Una formación planificada y con objetivos claros asegura que todos en la empresa estén capacitados para utilizar las tecnologías de manera efectiva, mejorando la eficiencia operativa, fomentando la innovación y manteniendo una ventaja competitiva en un mercado en constante evolución. 

XB

XD

XF

XG

XG+



Siempre hay un DAF
a medida de su negocio

TRUCKLAND

Concesionario y Servicio Oficial DAF

Comunidad de Madrid y Guadalajara

Venta DAF Nuevo y Usado

Talleres DAF

Recambios y accesorios originales DAF

Recambios y accesorios TRP multimarca



ALCALÁ DE HENARES CALLE LOUIS PASTEUR 3-5 T 91 737 56 00

VALDEMORO CALLE SEVILLA 4-6 T 91 737 55 70

WWW.TRUCKLAND.ES



SCANIA 45 R 4X2

Sin ruidos y sin humos

Con el sugerente slogan "Take Charge" o Toma Carga, que puede aplicarse en varios sentidos, Scania ha propuesto una toma de contacto con su gama pesada 100% eléctrica en la que su tractora 45 R A 4x2 será su máximo exponente.

— Por **Alberto Puerta**

Día a día los BEV (Battery Electric Vehicle) van abriéndose paso y aunque tímidamente ya se comprometen con las largas distancias y los fuertes tonelajes. Con una notable presencia en el mundo de la distribución y el reparto regionales, los BEV tenían la asignatura pendiente de las grandes rutas y los nuevos Scania son la respuesta dentro de programa E-mobility que supone un total "acompañamiento" y soporte personalizado al cliente desde el mis-

mo momento de la adquisición del vehículo. El objetivo final es que en el futuro disponga de camiones eléctricos en todos los rangos, tonelajes y aplicaciones. No es nada extraño que se presenten muchas dudas sobre el empleo en flotas de largo recorrido de estos camiones que tienen la misión de sustituir a las mecánicas de combustión con las cargas reglamentarias y kilometrajes extendidos. Como muestra de sus posibilidades, Scania ha planteado una ruta de pruebas con una longitud

aproximada 200 km en los alrededores de la capital noruega, Oslo. En dicho contacto tuvimos a nuestra disposición varias cabezas tractoras y dos rígidos de tres ejes. Los conjuntos estaban lastrados hasta las 35 Tm mientras que los 6x2 cumplían con su MMA reglamentario de 28 Tm.

Propulsión poderosa

Una de las características de la gama eléctrica de Scania es lo que podríamos definir como la configuración mecánica tradicional de los camiones diésel. Me explico. El Scania 45 R lleva sus tres motores en la misma posición delantera que sus hermanos térmicos seguidos de la caja de cambios, el árbol de transmisión y el grupo diferencial. El acopio de energía que presenta varias posibilidades, es confiado a grupos de baterías



La conducción de un camión "full electric" presenta unas pautas muy diferentes a las de sus colegas térmicos. Se precisa pues la lógica adaptación al mismo.



Dentro del programa E-mobility de Scania con un total soporte al cliente, está una tarjeta para hacer la recarga en instalaciones públicas en gasolineras, etc.

Los conectores de recarga del Scania 45 R son del tipo CCS 2 Combo a la espera de una homologación conjunta en toda la UE para este tipo de camiones.



Ha cambiado la filosofía del cuadro de mandos digital. El controlador de carga/descarga ha tomado el lugar del tradicional cuenta-revoluciones de los camiones diésel.

de NMC que se ubican a ambos lados del chasis, tomando el lugar de los depósitos de gasóleo, Adblue, catalizador y otros accesorios como los tanques de aire comprimido, etc. El diseño es muy compacto y las baterías están sujetas con silent-blocks de caucho para evitar vibraciones molestas.

La propulsión de este BEV está encomendada a una máquina eléctrica EM C36 de tres rotores magnéticos que en realidad se comporta como si dispusiera de tres motores. Entrega una potencia máxima de 511 kw y una potencia continua de 450 kW. El par es así mismo muy sobresaliente con 3.500 Nm o 357 Mkg lo que en su versión diésel equivaldría a una planta motriz de

15 o 16 litros de cilindrada. Reparte esta potente motorización "0 emisiones" una caja de cambios automática de seis marchas que funciona sin el menor tirón, pasando inadvertidos los diferentes cambios de velocidades, tanto en secuencia ascendente como en reducciones. Nuestra unidad de pruebas disponía de la máxima autonomía gracias a tres paquetes de baterías que ofrecen 624 kWh y según Scania consiguen una autonomía de 350 kilómetros con 40 Tm y de 250 kilómetros arrastrando un conjunto nórdico de 64 Tm. Sería muy interesante hacer una prueba llegando hasta el total agotamiento de las baterías. Están fabricadas en Suecia con Ión-litio del tipo NMC, lo que indica su cátodo de níquel, cobalto y magnesio. Pero no todo van a ser bondades. El peso muerto de cada acumuladore es de 1.200 kg lo que nos da un total de 3.600 kg para el vehículo de largo recorrido.

Rodar en silencio

Como ya he indicado en otros contactos con camiones "full electric" lo primero que llama poderosamente la atención es la ausencia total del peculiar ruido de los



A mitad de camino de nuestro recorrido nos encontramos con un poste de recarga público, si bien no fue preciso hacer acopio de energía en nuestras baterías.

La propulsión del Scania 45 R está encomendada a un propulsor eléctrico que entrega una potencia de 450 kW de forma continua

motores de combustión, aunque también es justo reconocer que estos últimos cada día son así mismo muy silenciosos.

Si bien la presencia externa del Scania 45 R no difiere en nada a sus colegas "térmicos", salvo por el letrero sobre el parabrisas que indica su fuente de energía, es en su puesto de conducción y sobre todo en la forma de "llevarlo" donde las semejanzas desaparecen. Las sensaciones al volante de este sigiloso >

Al finalizar la prueba dos contenedores/generadores nos esperaban para renovar las baterías. Tras 187 Km de ruta conservamos el 61% de su capacidad.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Modelo/Tipo	3 Motores EM C 6 / Rotores de imanes permanentes
Posición	Delantera, longitudinal
Potencia Máxima kW / CV	450 kW / 613 CV
Par Máximo Nm / Mkg	3.500 Nm / 357 Mkg
Nivel emisiones CO ₂ /Nox	0

TRANSMISIÓN

Caja de cambios	Scania
Tipo/Nº velocidades	Automatica / 6 + 1
Tracción	Trasera
Puente trasero	Scania GE 281 de simple reducción
Relación diferencial	3,36:1
Eje delantero	Scania

SUPENSIONES

Delantera	Ballestas parabólicas, amortiguadores y barra de torsión
Eje diferencial	Neumática de cuatro diáprés

FRENOS

Accionamiento	Neumático de accionamiento electrónico EBS
Delanteros	Discos ventilados
Traseros	Discos ventilados
Freno secundario	Regenerativo en los motores de tracción

NEUMÁTICOS

Neumáticos	Continental HS 315/70 R 22,5"
Llantas	Alcoa Durabright 9.00 x 22.5"

DIRECCIÓN

Tipo	Electro-hidráulica
------	--------------------

BATERÍAS

Material constructivo	Ion-litio (NMC)
Capacidad de carga	376 kW
Tiempo de recarga al 100%	80 minutos
Autonomía nominal	350 km con 40 Tm
Tipo de conector carga	CCS 2 Combo
Nº de baterías y peso	3 / 3.500 Kg

El proyecto E-mobility de Scania pretende que a medio o largo plazo todos los transportes sean eléctricos

EQUIPAMIENTO

Suspensión neumática

Climatización

Faros LED

Espejos eléctricos

Conectores USB y 12 V

Asiento de conductor neumático y multiajustes

Volante regulable y multifunción

Smart radio

Sistemas de ayuda a la conducción

Sistemas de navegación y comunicación

Sistemas de seguridad activa

Control presión de neumáticos (TPM)

Sistemas anti-incendio

Gestión de flotas



A la derecha del volante encontramos el mando que gobierna la caja de cambios y el retardador/regenerador con cuatro puntos de potencia.



Ubicar una gran parte de los mandos de luces y botones en el quicio de la puerta resulta bastante cómodo y permite dejar más diáfano el salpicadero y el cuadro de mandos.

camión son totalmente distintas a sus hermanos "diésel". Quizá no tanto en lo que se refiere a la atención prestada a la ruta, al acoplamiento del chofer a sus dimensiones, a su carga y velocidad sino a las propias pautas de conducción ya que su filosofía es muy diferente a lo que estamos acostumbrados y que nos obligan a evaluar parámetros muy diferentes cuando uno se sienta tras el volante de este novedoso tipo de camiones.

Con una potencia continua de 450 kW y picos de 511 kW que son equivalentes a 613 y 695 CV y un fantástico par de 3.500 Nm el Scania 45 R nos ofrece unas arrancadas y aceleraciones de un F1 pesado. Esto se traduce en una respuesta siempre contundente y que hay que cuidar con esmero ya que debemos ser extremadamente cuidadosos con

Juntos, en el camino,
somos...

IM PA RA BLES

En Olipes ponemos a su disposición productos de máxima calidad y la gama más completa de lubricantes para sus vehículos y maquinaria.

Consulte nuestra red de distribuidores y déjese ayudar por auténticos especialistas en lubricación de vehículos industriales.



olipes.com

Por 30 años
más juntos.



Catálogo de productos
CAMIÓN
olipes.com



¡Descubra toda nuestra gama de productos!

Olipes

The Professionals' Lubricants

En las instalaciones de la empresa cada camión cuenta con un punto de recarga de alta capacidad.



SCANIA 45 R 4X2

En los países nórdicos como en el caso de Noruega ya comienzan a ser frecuentes los postes de recarga de alto rendimiento en las gasolineras convencionales, especialmente indicados para camiones.



Asko. Los camiones eléctricos de esta empresa son 45 E en configuración 6x2 que pueden operar aislados o con remolque convencional.



Vista de un elemento del pack de baterías de Ion-litio y tecnología NMC. Tiene una capacidad de 208 kWh y pesa 1.200 kg. Está fabricada en Suecia.

DIMENSIONES (en mm.)

Longitud Total 6.450

Altura Total 3.900

Anchura Total 2.490

Distancia entre ejes 4.150

Voladizo trasero 840

Voladizo delantero 1.460

PESOS

Tara tractora (en orden de marcha) 11.100 Kg

Carga Útil Conjunto 20.000 Kg

MMA 40 Tm

MMA Técnico 74 Tm

Las baterías de Ion-Litio y tecnología NMC están ubicadas a ambos lados del chasis sustituyendo a los tanques de combustible y accesorios

el acelerador so pena de "consumir" mucha energía y acortar seriamente la autonomía final del viaje o tener que "repostar" antes de lo previsto ante un cargador eléctrico. Uno de los puntos importantes que el chofer ha de tener siempre en cuenta, además de emplear sabiamente el acelerador, es aprovechar las inercias, los terrenos favorables y cualquier punto en el que la ruta nos ofrezca un descenso. Ello es debido a que siempre que los

motores no "tiren" se produce un efecto de regeneración en el que los propios motores ejercen de cargadores de las baterías. Ocurre exactamente lo mismo cuando aplicamos el mando a la derecha del volante que en los camiones de combustión estaba reservado al retarder hidráulico. Como en este caso cuenta con cuatro puntos de frenado que hacen notar su potencia de retención en las bajadas cuando tratamos de sujetar el camión. Otra recomendación interesante y dado que no se producen roces, fricciones ni desgaste alguno, es emplear este "freno eléctrico" en todas las circunstancias del recorrido en las que tengamos que moderar o reducir la velocidad, llámense rotondas, semáforos, limitaciones para atravesar pueblos o problemas de tráfico. En el Scania 45 R disponemos de

todos los sistemas electrónicos de seguridad y ayuda a la conducción que son habituales en los camiones térmicos por lo que rápidamente me adapto a los mismos. Punto y aparte es el funcionamiento del LWD (Lane Departure Warnig) activo que nos mantiene en el centro de la ruta de forma correcta. Al transitar por carreteras comarcales estrechas y sinuosas hacía frecuentes correcciones a la trayectoria con su impertinente aviso sonoro. Es necesario acostumbrarse a que la electrónica lleve el control. Finalizada la prueba en un punto estratégico donde nos aguardaban dos contenedores/generadores para la recarga y tras 187 kilómetros recorridos, la energía en reserva era del 61%. Un brillante resultado, pero tengamos en cuenta que rodábamos con 35 Tm de MMA. ♦

Únase a nosotros en Italia

*Elija PASSango, lo mejor de AS24
en un dispositivo de telepeaje.*

FIABILIDAD | ASISTENCIA | DESCUENTOS



FIABILIDAD

Entrega garantizada en 5 días
Actualizaciones Over the Air
Tecnología 4G



ASISTENCIA

Alertas de fraude
Seguimiento e intercambio de datos
Guía del usuario en varios idiomas



DESCUENTOS

Consortio « Consortio
Mobility & Services »
Gestión de expedientes
de clientes
Descuentos anuales



Un dispositivo de telepeaje
único para peajes en 12 países,
Personalizable en 1 hora



AS 24 España,
Tel: (+34) 934 56 36 86
servicio.clientes-es@as24.com

 **AS24.com/es**

PASSango



Muestra a la prensa lo que llevará al salón IAA

MAN presenta sus últimas novedades

Con una serie charlas técnicas y de pruebas de conducción en los Alpes austriacos, MAN ofreció a la prensa especializada el 3 y el 4 de julio una perspectiva amplia sobre el catálogo de vehículos que estarán presentes en el IAA de Hannover el próximo septiembre.

— Por **Alfredo Escolar**

Como ha anunciado el propio fabricante, uno de cada dos camiones MAN matriculados en Europa será eléctrico de aquí a 2030.

Para ello, el fabricante de vehículos comerciales se ha posicionado con un catálogo de eTruck amplia y flexible, que se exhibirá en toda su gama en la IAA Transporte 2024. Para demostrarlo, recientemente ha anunciado más de un millón de variantes configurables tanto para el transporte de larga distancia, como en el de distribución, el uso municipal o para fines especiales.

MAN presentó sus propuestas ante unos 200 periodistas durante las pruebas de conducción en Saalfelden, Austria, antes de la IAA.

Lo más esperado era el catálogo de camiones eléctricos o eTrucks de la marca del león y que, ahora ofrecen más de un millón de configuraciones o posibles variantes, que acumulan más de 2.000 solicitudes de pedidos, que lardea de una vida útil de la batería de alto rendimiento de hasta 1,6 millones kilómetros o hasta 15 años, autonomía diarias de hasta 800 km y altas capacidades de carga con MCS (750 kW) y CCS (375 kilovatios) estándares.

Los eTrucks de MAN podrán portar, según requerimientos del cliente de tres, cuatro, cinco o seis paquetes de baterías, con lo que se ganará hasta 2,4 toneladas más de carga útil gracias a la



El MAN eTGX es capaz de ofrecer 500 kilómetros de alcance y hasta 800 con recarga intermedia.

selección específica. Con estas combinaciones se obtienen 333, 449 o 544 caballos eléctricos equivalentes. Para todo ello, la compañía ofrece un asesoramiento específico denominado Movilidad Eléctrica de 360 grados.

MAN ve una enorme demanda del nuevo eTruck, ya que se han solicitado u ordenado 2.000 vehículos MAN eTGX y MAN eTGS desde el inicio de las ventas a finales de 2023, por lo que ya se ha preparado la producción de grandes series a partir de 2025. Y la flexibilidad se demuestra en que las combinaciones de batalla más corta, de 3,75 metros, se pueden equipar con seis baterías con hasta 480 kWh.

Con hasta nueve distancias entre ejes diferentes, seis versiones de cabina y diferentes potencias de motor, combinaciones de baterías, posiciones de conexión de carga, direcciones y ejes arrastrados no direccionales, suspensión neumática y de láminas, así como sistemas de conducción programas especialmente adaptados a la aplicación respectiva y muchos otros MAN eTGX y eTGS se pueden configurar el nivel de forma personalizada.

Elección del paquete de baterías

Además de la configuración del tipo de vehículo, la selección del número de baterías se hace imprescindible. Con



Nuevo MAN con mecánica D30, que se ha renovado, tanto interior, como exteriormente.



La elección de los paquetes de baterías definirán el tipo de trabajo de los camiones eléctricos de larga distancia d MAN.



El MAN hTGX, con motor de hidrógeno, se destina a usos como los de fuera de carretera, distribución o trabajos especiales.

sus tres, cuatro, cinco o seis módulos combinables y de posicionamiento variable, el chasis de 18 a 28 toneladas del MAN eTGX y MAN eTGS ofrece más flexibilidad con una opción de 333, 449 o 544 hp eléctricos.

Seis paquetes de baterías de hasta 480 kWh tractores y cinco baterías con hasta 400 kWh de capacidad útil, permite una autonomía de hasta 500 kilómetros por chasis en funcionamiento individual sin carga intermedia o 800 kilómetros diarios para articulados y combinaciones de semirremolques. Además del sistema de carga CCS de serie con hasta 375 kW de potencia de carga, MAN ya ofrece el estándar de

carga de megavatios (MCS), significativamente más potente, para unas cargas intermedias más rápidas durante las pausas de conducción. Este sistema estará disponible desde el inicio de las ventas en octubre de este año. Inicialmente se habilitará la carga de hasta 750 kW, y en una posterior etapa se

Los eTruck de MAN podrán cargarse a 750 kW y, en una posterior revisión, se alcanzará el megavatio de recarga

ofrecerán cargas de hasta un megavatio.

También en este caso MAN ha ofrecido en una mayor flexibilidad para los clientes y posibilitar el uso de diferentes ubicaciones de los puestos de estaciones de carga. De esta manera, se pueden conectar dos conexiones CCS de forma variable, combinados y colocados en el lado izquierdo o derecho del chasis, detrás de las ruedas delanteras o en la parte trasera derecha. En línea con la gama ampliada de eTruck, MAN también presentó el Servicio de Consultoría de eMobility 360 grados, que consiste en el asesoramiento sobre el cambio a la movilidad



El TGE también se renueva

■ La furgoneta MAN TGE también ha recibido importantes novedades con la presentación del modelo de 2025. Además de las mecánicas, lo más importante ha sido su mejora tecnológica que, ahora, puede alardear de no echar de manos ninguna de las ayudas y soluciones de las que disponen sus hermanos mayores

los camiones. Además de incorporar el sistema de detección de peatones y ciclistas, se añade la tercera generación del sistema avanzado de frenado de emergencia (EBA) y la ayuda de giro para la protección de las zonas más vulnerables usuarios de la carretera más cercanos. Presentada el pasado mayo, en la feria Transpotec,

la nueva TGE incluye el Cruise Assist Plus, un sistema con la función de Asistente de Emergencia que monitorea continuamente la actividad del conductor. Y, llegado el caso, el sistema puede hacerse cargo de la conducción y detener el vehículo y luego asegurarlo (activar luces de advertencia, iniciar eCall, desbloquear puertas).

Los vehículos eléctricos añaden a sus atractivos, una perfecta coordinación e interoperabilidad.

eléctrica e incluye análisis específicos del cliente, del uso de vehículos y de los requisitos de infraestructura de carga. Las mismas estaciones de carga también forman parte de la oferta de MAN, a través de la cooperación con proveedores de infraestructuras de carga. Por otra parte, también se ha puesto en funcionamiento un servicio análogo al empleado con los camiones de motores convencionales con soluciones de financiación que están disponibles especialmente adaptados a la electromovilidad y a las necesidades de la tecnología medioambiental industria, así como numerosos servicios digitales para el uso de los nuevos leones eléctricos. Esto incluye, entre otras cosas, MAN eReadyCheck, con que los clientes pueden comprobar cómo sus rutas de entrega pueden ser conducidas puramente eléctricamente.

La propuesta de motores de combustión de hidrógeno tendrá hasta 600 km de alcance y una potencia de 383 kW o 520 CV

El hidrógeno, protagonista

Otra de las novedades que MAN presentó a los periodistas fue el camión de hidrógeno que ya se va a poner a disposición de los clientes. El fabricante europeo de camiones MAN Truck & Bus lanzará una pequeña serie con motor de combustión de hidrógeno. Inicialmente será una pequeña serie de unas 200 unidades para ser entregados a clientes en Alemania, Países Ba-

jos, Noruega e Islandia y algunos países no europeos a partir de 2025. El "MAN hTGX", como se llamará el vehículo, ofrece una variante de conducción alternativa con cero emisiones para aplicaciones especiales, por ejemplo, para el transporte de mercancías pesadas o para trabajos de construcción, transporte en cisternas o transporte de madera. El hTGX también puede ser una alternativa respetuosa con el medio ambiente a los camiones eléctricos de batería para su uso en áreas sin suficiente infraestructura de carga o para mercados donde suficiente el hidrógeno ya está disponible. El MAN hTGX ofrece una alta carga útil y autonomías máximas de hasta 600 kilómetros en su oferta inicial con variantes de 6x2 y 6x4. El motor de combustión de hidrógeno H45 utilizado tiene una potencia de 383 kW o 520 CV y un par de 2.500 Nm a 900-1.300 rpm. La inyección directa de hidrógeno en el motor garantiza una velocidad especialmente rápida en la entrega de energía. Con hidrógeno comprimido a 700 bar (CG H2) y un depósito con una capacidad de 56 kg, el vehículo se puede repostar en menos de 15 minutos. Con menos de 1 g de CO₂/tkm, el MAN hTGX cumplirá los criterios de "vehículo de cero emisiones" según la nueva legislación de la UE sobre CO₂. ♦

ADR



ESPECIALISTAS EN RECAMBIO PARA VEHÍCULO INDUSTRIAL

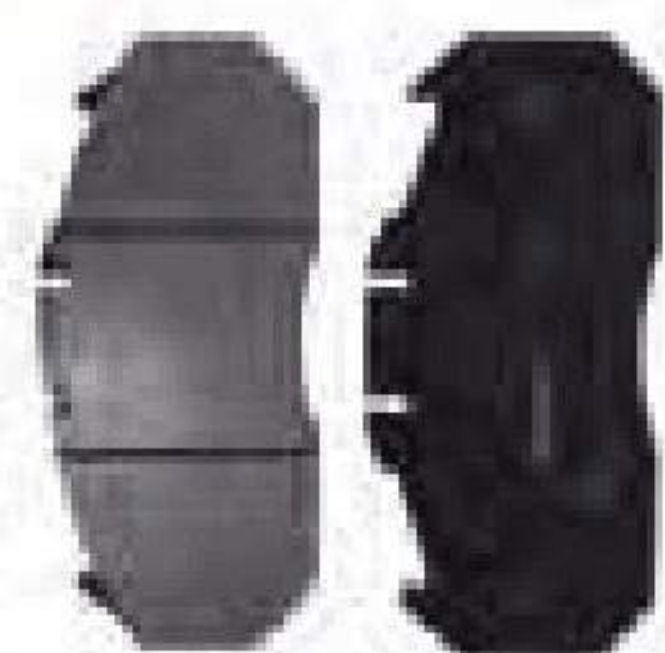
- Más de 60 puntos de venta
- Red de talleres propia
- 10.000 m2 de almacén

- ✓ Comunicación
- ✓ Gestión
- ✓ Logística
- ✓ Red de Talleres

Formación
Diagnos
Imágen
Asistencia Técnica



FUELLES



PASTILLAS



DISCOS

Consulta nuestras familias de producto donde encontrarás fuelles, pastillas, discos y muchas más.

www.adr98.com

91 710 05 73



La primera parte de la jornada consistió en una mesa redonda.

Celebró en el Renault Trucks Square, una jornada dedicada a la electromovilidad

Renault Trucks apuesta por la electromovilidad en el transporte y la logística

En su continua apuesta por la electromovilidad, Renault Trucks celebró en el Renault Trucks Square, una jornada dedicada a la electromovilidad y la electrificación del flujo logístico, en la que se exploraron en profundidad los avances en ambas materias y que reunió a expertos del sector, mostrando el claro compromiso de Renault Trucks con un futuro más sostenible en el transporte y la logística.

El programa Plug-and-Play de DAF permite al cliente, el carrocero y el concesionario seleccionar conjuntamente opciones Plug-and-Play, tanto personalizadas como previamente especificadas, antes del proceso de fabricación del vehículo, para La primera parte de la jornada consistió en una mesa redonda que contó con la participación de figuras destacadas del ámbito de la electromovilidad. Entre los ponentes se encontraban Emmanuel Duperray, Senior Vice President Electromobility; Marc Lejeune, Business Intelligence Director; y François Savoye, Vice President Electromobility Solution Offer de Renault Trucks. Además, Patrick Schuster, Global Head Road Logistics Strategy and Sales De-

velopment de Kuehne+Nagel, fue invitado para compartir su perspectiva como cliente sobre los vehículos eléctricos de Renault Trucks. Las ponencias fueron enriquecedoras y abordaron varios temas cruciales para la industria. Emmanuel Duperray abrió la mesa redonda hablando sobre los retos y oportunidades en la transición hacia vehículos eléctricos, destacando la importancia de la innovación tecnológica y la infraestructura de recarga. Marc Lejeune aportó un análisis deta-

François Savoye enfatizó que Renault trucks está diseñando vehículos que no solo cumplen con las normativas ambientales, sino que también ofrecen eficiencia operativa y costes reducidos a largo plazo





Todotransporte tuvo la oportunidad de realizar una prueba dinámica del Renault Trucks E-Tech T en carretera.

llado de las tendencias del mercado y cómo la inteligencia de negocios puede guiar decisiones estratégicas en este ámbito en constante evolución. François Savoye, por su parte, presentó las soluciones de oferta de electromovilidad de Renault Trucks, enfatizando cómo la compañía está diseñando vehículos que no solo cumplen con las normativas ambientales, sino que también ofrecen eficiencia operativa y costos reducidos a largo plazo.

Renault Trucks E-Tech T

Durante el evento, también se presentaron las especificaciones técnicas del camión Renault Trucks E-Tech T, diseñado para ofrecer rendimiento y sostenibilidad en el transporte de mercancías. Adicionalmente, Renault Trucks ofreció como primicia el lanzamiento de un nuevo eje que se hará realidad en 2026, que ampliará la autonomía del camión E-Tech T hasta 600 km. Esta innovación promete ser un avance significativo en la electromovilidad, permitiendo cubrir mayores distancias sin necesidad de recargas frecuentes, lo que mejorará la eficiencia operativa y reducirá los tiempos de inactividad. Patrick Schuster destacó los beneficios que Kuehne+Nagel ha experimentado al integrar los vehículos eléctricos de Renault Trucks en su flota, subrayando



Bourg-en-Bresse

■ La jornada concluyó con una visita a la fábrica de Bourg-en-Bresse, donde pudimos observar de cerca los procesos de producción y las innovaciones implementadas en la fabricación de vehículos eléctricos. Esta visita subrayó el compromiso de Renault Trucks con la integración de la sostenibilidad en su cadena de producción.

La producción en serie de los camiones eléctricos de la gama alta de Renault Trucks acaba de comenzar en la fábrica de Bourg-en-Bresse. En esta planta, donde se ensamblan camiones de la marca desde hace 60 años, se fabrican ahora los Renault Trucks E-Tech T y C. Estos vehículos, dedicados a la distribución regional y a la construcción en medio urbano, completan la oferta 100 % eléctrica del fabricante, la más amplia en el mercado europeo con vehículos de 650 kg (e-cargo bikes) a 44 Tn.

A fin de poder fabricar estos camiones eléctricos de 44 Tn, Renault

Trucks ha realizado inversiones para transformar y adaptar su capacidad industrial y para capacitar a sus empleados. El fabricante aprovecha los preceptos y buenas prácticas desarrollados durante los cuatro años de industrialización de camiones eléctricos de medio tonelaje en su fábrica de Blainville-sur-Orne, para aplicarlos en Bourg-en-Bresse.

Los Renault Trucks E-Tech T y C se ensamblan en la misma línea de montaje que sus equivalentes diésel. A la salida de la línea llegan a un espacio específico de 5200 m², denominado Renault Trucks E-Tech Factory, en el que operadores y técnicos efectúan operaciones relacionadas con la electrificación como el ensamblaje de la unidad de propulsión eléctrica (EDU - Electric Drive Unit) o la colocación de la transmisión y las baterías. Los vehículos eléctricos vuelven seguidamente al proceso de fabricación en serie, con pruebas de rendimiento y ensayos en pista para garantizar su fiabilidad y calidad.

la reducción de emisiones y el impacto positivo en la sostenibilidad de sus operaciones. Sin embargo, también mencionó los desafíos, como la necesidad de una mayor infraestructura de recarga y la gestión de la autonomía de los vehículos en rutas largas.

Tras la mesa redonda, Todotransporte tuvo la oportunidad de realizar una prueba dinámica del Renault Trucks E-Tech T en carretera. La experiencia fue positiva, mostrando que el vehículo dispone de una capacidad de respuesta ágil, una conducción suave y, lo más importante, un funcionamiento

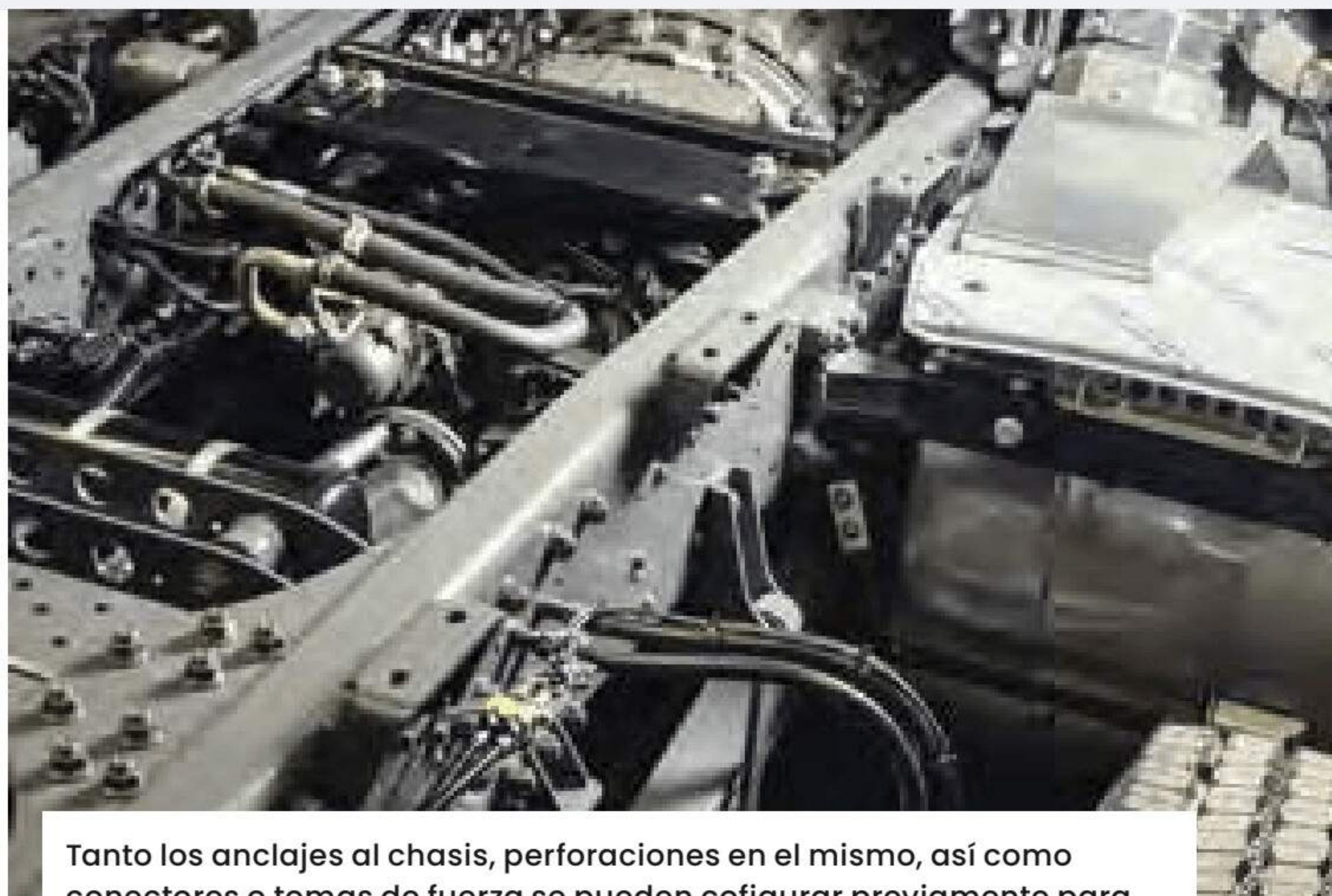
completamente silencioso. Este ejercicio práctico demostró claramente las ventajas de los camiones eléctricos en términos de confort y eficiencia operativa.

Posteriormente se celebró un taller sobre la electrificación del flujo logístico de Renault Trucks entre Lyon y Bourg-en-Bresse, donde se presentó el proyecto Oxygen. Este innovador proyecto tiene como objetivo optimizar las operaciones logísticas mediante el uso de tecnologías eléctricas, reduciendo significativamente la huella de carbono de la empresa. ♦

El objetivo es facilitar el trabajo a los carroceros

DAF amplía su programa Plug and Play

DAF presentó su programa Plug-and-Play para carroceros el año pasado y ahora lo amplía para facilitar aún más el trabajo de los carroceros sobre la Nueva Generación DAF de camiones rígidos, aumentando las cargas útiles en hasta 160 kilogramos y ofreciendo nuevas opciones de patrones de perforación para los largueros del chasis.



Tanto los anclajes al chasis, perforaciones en el mismo, así como conectores o tomas de fuerza se pueden configurar previamente para facilitar la labor de los carroceros con el programa Plug-and-Play.

El programa Plug-and-Play de DAF permite al cliente, el carrocer y el concesionario seleccionar conjuntamente opciones Plug-and-Play, tanto personalizadas como previamente especificadas, antes del proceso de fabricación del vehículo, para conseguir que la unión de una carrocería con el chasis DAF sea lo más sencilla y estándar posible para el carrocer: después de montar la carrocería en el chasis (utilizando los módulos de montaje de la carrocería instalados de fábrica), los conectores previamente parametrizados se conectan y la carrocería está lista para su uso inmediatamente. Para conseguir que el proceso de montaje sea tan fácil, los camiones rígidos DAF pueden salir de la fábrica (previa solicitud) totalmente preparados para un montaje rápido y una integración de la superestructura y el vehículo correcta a la primera.

El programa Plug-and-Play se ha diseñado en estrecha colaboración con 25 carroceros europeos elegidos por DAF, con el objetivo de optimizar los

procesos de especificación, pedidos y fabricación de carrocerías para camiones rígidos. Con la ampliación del programa Plug-and-Play, DAF también ha incluido una serie de preparaciones universales de fábrica para el resto de carroceros que no forman parte de los 25 que están participando. Estas opciones Plug-and-Play están dis-

Con el programa Plug-and-Play, los clientes y los concesionarios pueden trabajar casi con cualquier carrocer y decidir qué preparaciones universales de fábrica necesita el chasis para poder instalar una superestructura lo más rápido posible

ponibles para la instalación de cinco aplicaciones específicas de vehículos: ganchos elevadores, grúas, volquetes, hormigoneras y cargadores de contenedores.

Cornelis van der Lee, director del departamento de camiones rígidos y profesionales de DAF Trucks, ha explicado que: "Estas superestructuras representan alrededor del 90 % del mercado de las carrocerías. Ahora, los clientes y los concesionarios pueden trabajar casi con cualquier carrocer y decidir qué preparaciones universales de fábrica necesita el chasis para poder instalar una superestructura lo más rápido posible. DAF no solo se ocupa de las configuraciones del chasis, sino también de la correcta colocación de los conectores, lo que permite una comunicación instantánea de la superestructura con el panel de información del conductor del salpicadero y los interruptores de la cabina". La posición de casi todos los componentes del chasis, así como la del sistema de postratamiento del motor, se puede adaptar a las necesidades del



Las opciones Plug-and-Play universales están disponibles para la instalación en ganchos elevadores, grúas, volquetes, hormigoneras y cargadores de contenedores.

Reducción de peso y nuevo patrón de orificios

■ La última actualización del programa Plug-and-Play incluye una nueva viga de protección antiempotramiento trasera (RUP) totalmente de aluminio supone una mejora adicional para el peso en orden de marcha de los camiones rígidos DAF, que ya era el mejor del sector. A pesar de que pesa 28 kilogramos menos, la viga es aún más robusta que su predecesora de acero. También se

puede combinar la rigidez de las vigas longitudinales del chasis de DAF con la dureza del subarmazón de la superestructura, por lo que ya no se necesitan refuerzos adicionales para el chasis, lo que se traduce en una reducción de peso de hasta 135 kilogramos.

Asimismo, los chasis DAF vienen con un patrón de perforación de 60 milímetros. Sin

embargo, para satisfacer los requisitos específicos de los carroceros, ahora también hay disponible un patrón de perforación de 50 milímetros a lo largo de toda la longitud del chasis. Además, la posición del patrón en su conjunto se puede ajustar en función de las necesidades de cada carrocerero, incluso si los orificios deben llegar hasta el extremo trasero del chasis.



Los responsables del departamento de formación de DAF explicando los pormenores del programa Plug-and-Play en el primer camión grúa en España producido con las especificaciones del programa.

propietario del camión o del carrocerero con el programa Plug-and-Play. Este último también puede indicar cuál de los módulos de fijación de la carrocería (BAM) de DAF disponibles se debe montar de fábrica y en qué lugar concreto. De esta manera, una superestructura se puede montar de forma rápida y eficaz en un chasis totalmente plano, reduciendo así los costes y garantizando una puesta en servicio rápida.

Opciones

DAF también ofrece numerosas opciones para controlar la carrocería y los equipos desde la cabina, y viceversa, ya sea por medios analógicos o a través del bus CAN especial para carroceros, que permite transmitir seña-

les y avisos a la cabina y proyectarlos en la gran pantalla digital. Hay disponibles 51 iconos y 31 bloques de texto (en verde, amarillo y rojo), y pueden ir acompañados de diferentes avisos acústicos. También hay disponible una gama completa de interruptores MUX programables en postventa para controlar la superestructura, que se pueden colocar y agrupar según las preferencias del conductor.

Asimismo, las carrocerías suelen necesitar una toma de fuerza (TDF), por lo que DAF ofrece nada menos que 68 opciones de TDF diferentes, que van desde TDF a la caja de cambios dependientes del embrague hasta TDF independientes del embrague y accionadas por el motor situadas ligeramente

a la izquierda y la derecha. Todas estas tomas de fuerza están disponibles con montaje de bomba o conexión con brida. DAF también ofrece la opción de funcionamiento simultáneo de hasta tres TDF independientes entre sí. Para garantizar la fiabilidad y la calidad máximas de todo el vehículo (incluida la estructura de la carrocería) y una disponibilidad operativa más rápida, DAF Trucks se compromete a mejorar continuamente la facilidad de uso de los camiones rígidos de Nueva Generación DAF para los carroceros. Uniendo esto a la mejora de las capacidades de carga útil, se consigue un coste total de propiedad (TCO) de todos y cada uno de los camiones rígidos de Nueva Generación DAF sin parangón. ♦

VOLKSWAGEN AMAROK V6 4MOTION

La fusión perfecta entre potencia, lujo y versatilidad

El Volkswagen Amarok V6 4Motion redefine el segmento de las pick-ups con una combinación única de potencia, lujo y versatilidad. Equipado con un motor 3.0 V6 TDI y un acabado Aventura, este vehículo impresiona no solo por su capacidad todoterreno, sino también por su confort y equipamiento de alta gama. El Amarok es la opción ideal tanto para el trabajo como para el ocio, destacándose como un auténtico todoterreno de lujo.

— Por **Eusebio Albert**

Consumo mixto**11,7 l/100 km****Consumo en carretera****7,9 l/100 km**



A DESTACAR

- › Motor V6 TDI de 241 CV con un par máximo de 600 Nm.
- › Instrumentación digital, pantalla central de 12 pulgadas, sistema de sonido Harman Kardon.
- › Mantenimiento de carril, lector de señales de tráfico, visión 360 grados.
- › Caja de carga forrada y capacidad de hasta 1.160 kg.
- › Reductora, diferencial trasero bloqueable, control de descenso de pendientes.



MARGEN DE MEJORA

- › Consumo interurbano elevado.
- › Asideros del techo sin retención que golpean el tapizado.
- › Falta de levas en el volante para un control más directo de la caja de cambios.
- › Ángulos ventral y de salida algo deficientes en comparación con otros todoterrenos.
- › Requiere anticipación en las maniobras de frenado debido al peso y dimensiones del vehículo.



El rediseño del Amarok V6 es evidente a primera vista. Sus dimensiones generosas—5,35 metros de largo, 1,91 metros de ancho y 1,88 metros de alto—lo hacen destacar en cualquier entorno, especialmente en el urbano, donde su presencia resulta aún más imponente. Volkswagen ha logrado una combinación de robustez y sofisticación en su estética, comenzando por el frontal con una distintiva 'X' cromada y faros matriciales IQ.Light, que no solo mejoran la visibilidad sino que también aportan un aire moderno y tecnológico.



El segmento de las pick-ups ha demostrado una notable resiliencia en medio de la transición hacia la electrificación, y el Volkswagen Amarok V6 4Motion es un claro ejemplo de esta tendencia. Con una combinación impresionante de potencia, diseño y equipamiento, este vehículo logra equilibrar las exigencias del trabajo duro con el confort y la tecnología de un SUV de lujo.

PESOS

Masa máxima admisible	3.190
Tara (+75kg conductor y opcionales)	2.446 kg
Masa máx. admisible eje delantero	1.490 kg
Masa máx. admisible eje trasero	1.785 kg
Masa real en el eje delantero	1.335,100 kg
Masa real en el eje trasero	1.036,300 kg
Masa del equipamiento adicional	54,400 kg
Masa del equipo adicional eje delantero	-2,900 kg
Masa del equipo adicional eje trasero	57,300 kg
Masa máx. de conjunto (vehículo más remolque)	6.400,00
Masa admisible con freno, con pendiente del 12%	3.500 kg
Masa admisible con freno, con pendiente del 8%	3.500 kg
Masa admisible sin freno	750 kg
Carga máx. sobre el techo	85 kg

DIMENSIONES

Ángulo entrada delante	30 Grado
Ángulo salida detrás	23 Grado
Volumen depósito Diesel	80 l
Distancia entre ejes (según norma EU)	3.270 mm
Radio de giro	12,900 m
Longitud min.	5.350 mm
Longitud máx.	5.350 mm
Ancho min. exterior sin espejos	1.917 mm
Ancho máx. exterior sin espejos	1.917 mm
Ancho de vía eje delantero	1.620 mm
Ancho de vía eje trasero	1.620 mm
Altura (según Norma EU)	1.884 mm



Las llantas de aleación ligera Varberg de 21 pulgadas y las estribas laterales cromadas refuerzan la imagen premium del Amarok. Además, la persiana eléctrica para la caja de carga, que se acciona desde el interior, añade un toque de practicidad y conveniencia que se agradece en el uso diario. La caja de carga, por su parte, está forrada con material plástico resistente y puede soportar hasta 1.160 kilos, haciendo del Amarok una herramienta versátil tanto para el ocio como para el trabajo.



El interior del Amarok V6 ha sido rediseñado para ofrecer una experiencia similar a la de un SUV de alta gama. Destacan la instrumentación digital configurable de 12,3 pulgadas y la pantalla central en formato vertical de 12 pulgadas, que no solo proporcionan una gran cantidad de información de manera clara y accesible, sino que también añaden un toque de modernidad y sofisticación.

La calidad de los materiales y el cuidado en los detalles son evidentes. Los asientos calefactables tapizados en cuero y el sistema de sonido Harman Kardon elevan la experiencia de confort y entretenimiento. En términos de ergonomía, el diseño ha sido optimizado para que todos los controles sean fácilmente accesibles, incluyendo botones físicos para el sistema de tracción y accesos directos digitales integrados en la pantalla principal.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Tipo	Diesel
Número de cilindros	V6
Cilindrada	2.993
Potencia	177 kW (241 CV)
Par máximo	600 Nm entre 1.750 y 2.250 rpm
Diámetro de los cilindros	84 mm
Compresión	16.0:1
Óxidos de nitrógeno (NOx) (Carburante I)	25,700 mg/km
Valor total de hidrocarburos y óxido de nitrógeno (HCT+NOx) (Carburante I)	43,900 mg/km
Partículas (PM) (Carburante I)	43,9
Componente partículas (Carburante I)	11
Clasificación de emisiones	LDT ST6.2
Nivel de emisiones CO ₂	C
0-100 km/h	8,8 segundos
Velocidad Máxima	190 km/h
Consumo combinado	11,7 l/100 km
Consumo carretera	7,9 l/100 km
Emisiones	266 g/km
TRANSMISIÓN	
Caja de cambios	Automática con convertidor de par
Nº de velocidades	10
Tracción	Total 4 Motion con reductora
SUSPENSIÓN	
Delantera	Suspensión independiente McPherson
Trasera	Eje rígido con ballestas y barra estabilizadora.
FRENOS	
Freno de mano (tipo)	Freno de mano eléctrico
Delanteros	Discos ventilados
Traseros	Discos sólidos
DIRECCIÓN	
Tipo	Eléctrica asistida
Diámetro de giro	12,95 metros
RUEDAS	
Tipo	Llantas de aleación ligera Varberg 21"
Neumáticos delanteros	-
Neumáticos traseros	-



▲ **El motor** turbodiésel 3.0 V6 TDI del Amarok es una maravilla de la ingeniería. Con 241 CV a 3.250 rpm y un par máximo de 600 Nm desde tan solo 1.750 rpm, este motor proporciona un rendimiento impresionante desde casi el ralentí. A pesar de su peso en vacío de 2.360 kilos, el Amarok acelera de 0 a 100 km/h en solo 8,8 segundos, una cifra notable para un vehículo de su clase.

La transmisión automática con convertidor de par de 10 velocidades, de origen Ford, funciona de manera suave y eficiente. Aunque a algunos les puedan parecer excesivas tantas velocidades, la caja realiza su trabajo de manera impecable, adaptándose bien a las necesidades del vehículo. Sin embargo, no incluye levas, lo que puede ser una desventaja para algunos conductores que prefieren un control más directo.

EXTERIOR

Argollas de fijación en la zona de carga

Asidero del portón trasero en el color de la carrocería

Barras longitudinales del techo en Plata

Carcasas de los retrovisores exteriores y manecillas de las puertas cromadas

Cubierta de la zona de carga con sistema Rollcover eléctrico

Faldillas guardabarros delante y detrás

Luneta trasera térmica

Manecillas interiores de las puertas en cromo

Parabrisas delantero de cristal laminado y aislante

Parachoques delantero en el color de la carrocería con diseño en X

Parachoques trasero en Negro con aplicaciones cromadas

Parrilla del radiador con aplicaciones en Cromo

Peldaños con insertos de cromo

Preparación para enganche para remolque

Retrovisores ext. ajustables/abatibles eléctricamente y térmicos con luces de orientación

Revestimiento del maletero de plástico con toma de corriente 12 V en la pared lateral

Sportsbar

Tapón del depósito con protección contra el repostaje de combustible inapropiado

Ventanillas laterales traseras y luneta trasera oscurecidas (Privacy)

4 llantas de aleación ligera "Varberg" 8,5 x 21, rueda de repuesto (llanta de aleación ligera) con neumático normal

4MOTION ampliado conectable (2H, 4H, 4L, 4A)

Dispositivo antirrobo de las ruedas

Neumáticos 275/45 R21 110V

Suspensión Confort



▲ **Las plazas traseras** ofrecen un buen espacio, aunque, como es común en las pick-ups, el respaldo es algo más erguido. Aun así, cuentan con salidas de aire y una toma de 230V, detalles que mejoran la comodidad de los pasajeros. El único punto negativo son los asideros del techo sin retención, que golpean el tapizado al soltarlos.

▲ **Sobre el asfalto**, el Amarok V6 muestra un rendimiento mecánico excelente, con una capacidad de adelantamiento y recuperación de velocidad destacables. La cabina está bien aislada de ruidos aerodinámicos, lo que contribuye a una sensación de conducción tranquila y confortable. A pesar de contar con tambores traseros, el sistema de frenado es efectivo, aunque requiere una anticipación mayor debido al peso y tamaño del vehículo.

▲ **En términos de consumo**, el Amarok ronda los 11,7 litros en conducción interurbana, una cifra razonable para un vehículo de su tamaño y potencia. El depósito de 80 litros proporciona una autonomía decente, lo que es un plus para los viajes largos.



▲ **El guiado** es similar al de un SUV, aunque las reacciones son propias de una pick-up. Los diferentes programas de conducción—Normal, Eco, Remolque, Resbaladizo y Barro/Arena Profunda—permiten adaptar el comportamiento del vehículo a diversas condiciones. En off-road, el Amarok demuestra su valía con una suspensión que absorbe las irregularidades del terreno y una reductora (4L) complementada con un diferencial trasero bloqueable y control de descenso de pendientes.



El Volkswagen Amarok Aventura V6 no solo impresiona por su rendimiento y diseño, sino también por su completo equipamiento. Entre los elementos destacados se incluyen el sistema de mantenimiento de carril, lector de señales de tráfico, airbag central, control de crucero adaptativo con función Stop&Go y visión de 360 grados.

SEGURIDAD
3 reposacabezas en la 2ª fila de asientos
Advertencia acústica y luminosa si los cinturones de seguridad delanteros y traseros no están abrochados
Airbag lateral y de cortina, con airbag central
Airbags, incl. airbags de rodilla para lado del cond. y del acomp. con desact. airbag del LA y detect. asiento niños
Anclaje del asiento para niños ISOFIX en los asientos traseros cercanos a las puertas, compatible con i-Size
Asistente de frenada de emergencia Front Assist con sistema de detección de peatones y ciclistas
Asistente dinámico de luz de carretera Dynamic Light Assist para faros Matrix LED IQ.LIGHT
Cinturones de seguridad de 3 puntos en la 2ª fila de asientos
Cinturones de seguridad de 3 puntos, además regulables en altura en la 1ª fila de asientos
Faros Matrix LED IQ.LIGHT
Faros antiniebla LED
Freno de estacionamiento electrónico
Luces traseras LED
Pretensor del cinturón en la 2ª fila de asientos
Programa electrónico de estabilización y servofreno electromecánico
Sistema de control de la presión de los neumáticos (medición directa)
Soporte para extintor (1 kg)
Top Tether
e-Call Llamada de emergencia

EQUIPAMIENTO DE FUNCIONES

2 llaves del vehículo

Alarma antirrobo con vigilancia del habitáculo, bocina auxiliar, protección antirremolcado

Antena AM/FM y recepción digital de radio DAB+

Antena de diversidad

Asistente de aviso de salida del carril Lane Assist y asistente de cambio de carril Side Assist

Cierre centralizado con sistema de cierre y arranque sin llave Keyless Access, con SAFELOCK

Climatizador de 2 zonas Climatronic

Cuadro de instrumentos digital con pantalla a color de 31,2 cm (12,3")

Elevalunas eléctricos delante y detrás

Freno contra colisión múltiple

Función de carga inductiva

Iluminación LED de la zona de carga

Limpiaparabrisas - activación en intervalos con sensor de lluvia

Portón trasero con cierre centralizado

Preparación alarma antirrobo en línea

Preparado para servicios en línea

Regulación dinámica del alcance de las luces

Regulad. de velocidad, limit. de veloc. con regul. antic. y ACC "stop & go" con sist. de reconoc. de señales de tráfico

Sist. aparcam. asist. Park Assist Plus con ayuda aparcam. zona del. y trasera con asist. para tráfico trans. trasero

Sistema de aire fresco y de calefacción

Sistema de asistencia para luz de carretera Light Assist

Sistema de infotainment con pantalla táctil a color de 30,5 cm (12") para el sistema de navegación

Sistema de navegación

Sistema de reconocimiento de señales de tráfico

Sistema de visión periférica Area View

Tablero de instrumentos Premium con aspecto de cuero (vinilo)

Toma de corriente de 120 V/230 V en la consola central detrás y en la zona de carga

Una toma de carga USB en el retrovisor interior


El precio de esta versión tan especial es de 72.910 euros, aunque existen opciones más económicas desde 49.000 euros con un motor TDI de 170 CV y un nivel de acabado menos lujoso. Para quienes pueden permitirse la versión Aventura, el mantra de "para el ocio y el negocio" se cumple a la perfección, ofreciendo un vehículo que combina robustez, lujo y versatilidad.





Toyota Professional inicia la comercialización de la nueva Proace Max

▲ Toyota Professional ha iniciado la comercialización de la nueva Proace Max, cuya gama completa ya está disponible en la Red Oficial de Concesionarios de Toyota España, y que consolida toda la gama de Toyota Professional: desde una furgoneta compacta como Proace City, la versatilidad de la Proace y hasta una de gran tamaño como Proace Max con altas capacidades de volumen y carga.

La Proace Max ya está disponible en Toyota España con seis configuraciones con unos altos niveles de almacenamiento, transporte de carga y capacidad de remolque y con un diseño dinámico y moderno, gama de seis colores y equipada de serie con los Sistemas de Ayuda a la Conducción (ADAS).



Proace Max ofrece dos carrocerías: VAN y Chasis Cabina. VAN se mantiene como el clásico furgón con separador de carga, diseñado para el transporte de mercancías hasta una Masa Máxima Autorizada (MMA) de 3.500 Kg y representa el 70% de

las ventas a profesionales. En VAN existen disponibles tres longitudes y tres alturas de techo que permiten cubrir desde la opción más ligera y maniobrable en ciudad [L2H1] hasta la opción más grande, demandada para largos recorridos [L4H3].

Lanzamiento del nuevo Maxus eDeliver 5 para el mercado español

▲ A principios de 2025 Maxus lanzará al mercado español el nuevo eDeliver 5, que con un diseño llamativo, gran capacidad de carga y prestaciones de su propulsor eléctrico, suma ahora la máxima calificación en materia de seguridad del test EuroNCAP al obtener la

calificación Commercial Van Platinum. El nuevo eDeliver 5, que se sitúa por tamaño entre el eDeliver 3 y el eDeliver 9, se completará durante los primeros meses del año que viene la flota eléctrica de Maxus. Cuenta con un único propulsor eléctrico con 118 kW (161

CV), 240 Nm de par y una batería de 64 kWh, que le proporciona una autonomía combinada de 335 km y urbana de hasta 489 km.

A pesar de sus dimensiones compactas (4,8 metros de largo y 1,87 metros de ancho), presenta dos alturas (1,96 y 2,18 metros) y una capacidad de carga de 6,6 metros cúbicos (7,6 m³ en la versión de techo alto) y una carga útil de 1.200 kg en ambas versiones. Finalmente, el piso de carga 2,65 m de largo y 1,7 m de ancho.

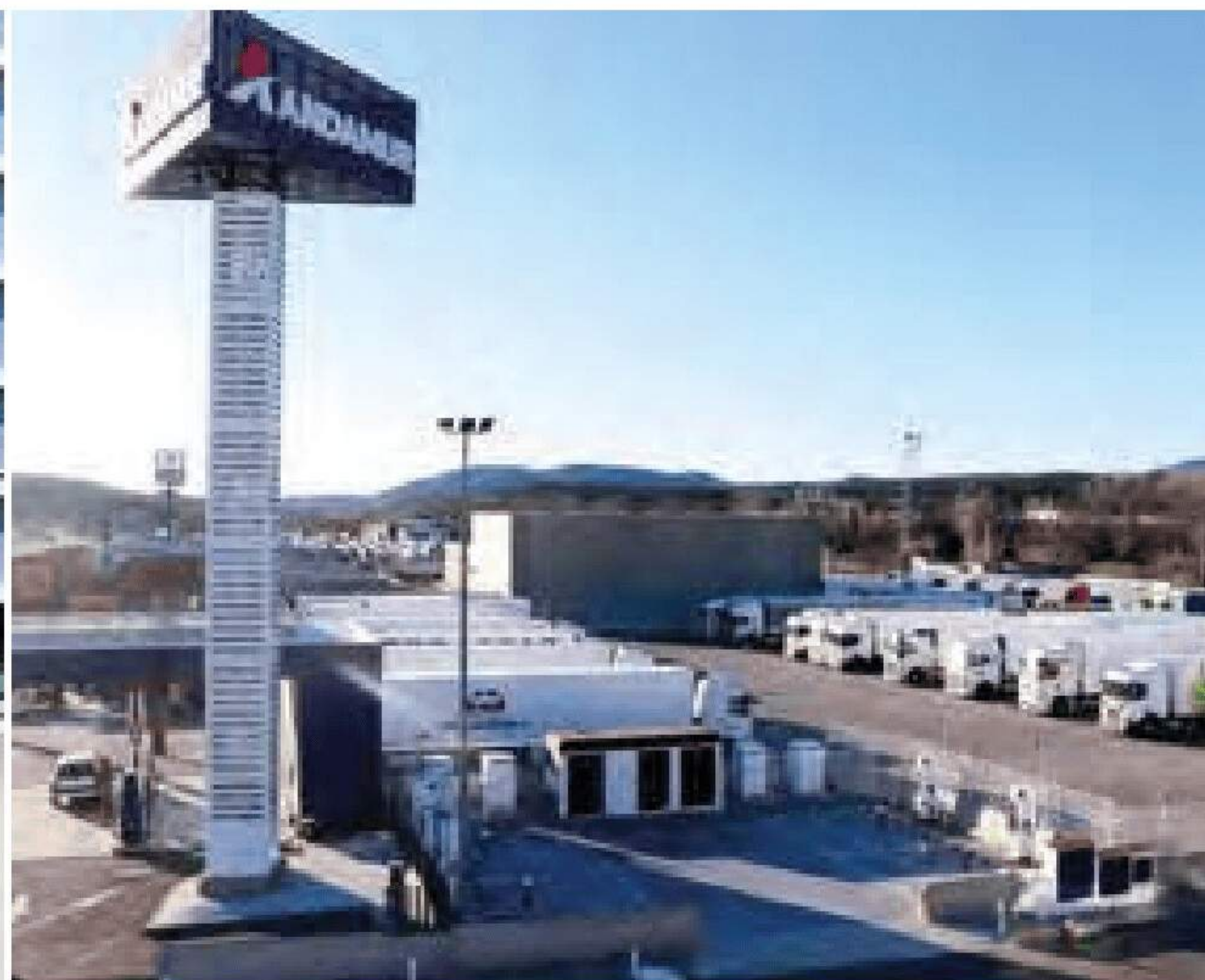
El compromiso de Maxus con la seguridad no termina aquí ya que en el mismo test el eDeliver 9, que ya comercializamos en nuestro país, ha obtenido la categoría Gold gracias a, por ejemplo, el sistema de detección de elementos vulnerables en la vía.



COMPONENTES Y SERVICIOS

Aplicados al vehículo industrial

Especiales



82 LA NUEVA MOVILIDAD EN EL TRANSPORTE

Muchos kilómetros por recorrer

88 ESTACIONES DE SERVICIO Y APARCAMIENTOS SEGUROS

Crecimiento positivo en un proceso de evolución necesaria

ACTUALIDAD

| 94. Industria Auxiliar

La nueva movilidad en el transporte pesado

Muchos kilómetros por recorrer

El proceso de descarbonización planteado por la Unión Europea comenzará a partir del 2035 a cambiar por completo el sector del transporte por carretera, si algún político europeo no lo remedia, dando lugar a partir de 2050 a un nuevo universo motorizado libre de emisiones cuya forma definitiva aún nadie es capaz de vislumbrar. Sin embargo, cuando aún queda algo más de una década para el primera gran prueba, al sector del transporte por carretera aún le quedan muchos kilómetros por recorrer para alcanzar el ansiado “Valhalla” medioambiental. En este reportaje repasaremos las opciones actuales y futuras al motor de combustión tradicional.

Por **Alberto Puerta y Carlos Maudes**

Desde hace varias décadas la industria de la automoción y el transporte por carretera están buscando energías alternativas que puedan sustituir los sempiternos derivados del petróleo como fuente de energía para los propulsores de los vehículos. No es una tarea fácil, puesto que a día de hoy, aún no se ha conseguido poner en liza una tecnología lo suficientemente eficiente, rentable y fácil de usar que pueda erradicar definitivamente el motor de combustión/explosión.

En 1876 un motor de explosión inventado por Nikolaus A. Otto cambió para siempre la filosofía de vida del ser

humano. Este artilugio frágil y poco efectivo se vio completado en 1893 por el motor de combustión interna inventado por Rudolf Diesel, por entonces al servicio de MAN. Ambos propulsores fueron alimentados en sus orígenes por una variedad de pintorescos combustibles, desde alcoholes hasta aceites de inconfesables procedencias, pero rápidamente se convirtieron en el motor que cambió el mundo.

La pugna por el predominio de la automoción tuvo en sus inicios algún competidor para el motor de combustión. El primer automóvil en alcanzar la barrera de los 100 Km/h fue un vehículo de tracción eléctrica del ingeniero belga

Camille Jenatzy. Al mismo tiempo algunas flotas de camiones y autobuses urbanos en USA y en Europa se abastecían también con esta energía. Sin embargo, este modo de propulsión tenía un talón de Aquiles, que no era otro que la autonomía y el peso de las baterías, por lo que a medida que se fueron perfeccionando los motores de combustión vieron como eran arrinconados por el sector de la automoción.

Descarbonización

Actualmente, varias son las variantes que intentan sustituir al motor de combustión tradicional. Por un lado, Hay una corriente que aboga por continuar



con motores de combustión, pero empleando combustibles más limpios y menos contaminantes. Otra apuesta se centra en la electricidad, con una tecnología que ya está disponible, y que se subdivide en varias tecnologías: la eléctrica pura baterías que requiere de recarga eléctrica de la red, y la variante eléctrica de pila de combustible, que se alimenta de hidrógeno y de la cual ya existe algún vehículo viable, véase el FCEV Toyota Mirai. Una última línea de desarrollo se centra en un mix entre el hidrógeno y los motores de combustión actuales, intentando adecuar los mismos a la combustión de hidrógeno líquido directamente, lo que

Actualmente, varias son las variantes que intentan sustituir al motor de combustión tradicional

redundaría en unos tiempos de repostaje cortos similares a los del petróleo. En la actualidad, como opción más eficiente y cuya tecnología ya se encuentra totalmente disponible para camiones y autobuses, destacan los vehículos "full electric" que operan con motores eléctricos cuya energía está

suministrada por paquetes de baterías fabricadas con distintos componentes y materiales y que día a día van ampliando su autonomía, al tiempo que la red de puntos de recarga por toda Europa está en plena expansión. Por el momento, todos los fabricantes apuestan por el vehículo industrial eléctrico en parte por la "obligación" impuesta por los políticos de reducir la huella de carbono con arreglo a las disposiciones de la Agenda 2035. Dadas las singulares características de los camiones y autobuses eléctricos, se están adoptando algunas disposiciones prácticas como el aumento oficial de la MMA dado el peso extra de las baterías.



Recargas

- **El gran talón de Aquiles** para que las nuevas tecnologías suplanten a los actuales motores de combustión reside en la red de recargas, tanto públicas como privadas. Establecer una red de repostaje o recargas que supere las casi 136 mil estaciones de servicio reparadas por toda Europa o las más de 12 mil que se pueden encontrar en España no se consigue de un día para otro, mas si estas estaciones tienen que multiplicarse por cada tipo de tecnología de la que hablemos (eléctrica, Hidrógeno, biocombustibles). Por el momento y dada la falta de aparente neutralidad tecnológica de la Unión Europea, que parece apostar mayoritariamente por la electrificación, la red de puntos de recarga eléctricos parece la más extendida (especialmente en los países nórdicos, donde están un poco más avanzados), pero esto cierto si hablamos de turismos, que requieren de estaciones de carga mucho menos potentes, porque el número de puntos adecuados para transporte pesado sigue siendo aún bastante reducido, y se convierte en anecdótico si hablamos ya del tan cacareado sistema de recarga de megavatios, que aceleraría sorprendentemente las recargas, y del que se acaba de inaugurar hace unos días el primer punto en las instalaciones de Primafrío.
- **En cuanto al hidrógeno**, la suma de puntos de venta es casi testimonial por el momento, y aunque ya hay muchas iniciativas para la producción de hidrógeno verde, aun queda un larguísimo recorrido para que la producción del mismo se pueda realizar en masa de una forma realmente rentable para su adopción en el transporte, y aunque la tecnología de los vehículos ya está casi lista, la falta de infraestructuras viables de recarga lastra su expansión a corto plazo.
- **Por último**, y aunque su horizonte no es muy lejano a no ser que cambie la normativa europea, en el caso de los derivados del petróleo "limpios" como el gas o los combustibles como el Diesel HVO ya están disponibles en un número bastante estimable, al ser completamente compatibles con las estaciones de servicio actuales.

Como solución intermedia para favorecer la transición, al menos hasta el año 2035 existe también la posibilidad de camiones y autobuses híbridos, que suman las tecnologías diésel y eléctrica para su propulsión. Generalmente son indicados para el reparto urbano o la distribución regional, pudiendo operar en modo eléctrico para acceder a las ciudades sin emitir gases contaminantes o lo que también se ha denominado como "la última milla".

Gases

Para la automoción y el transporte también se puede contar actualmente con dos tipos de gases, los gases licuados derivados del petróleo o GLP y los

El gran talón de Aquiles para que las nuevas tecnologías suplanten a los actuales motores de combustión reside en la red de recargas, tanto públicas como privadas

Para la automoción y el transporte también se puede contar actualmente con dos tipos de gases, los gases licuados derivados del petróleo o GLP y los gases naturales en sus vertientes comprimidos o licuados GNC o GNL

gases naturales en sus vertientes comprimidos o licuados GNC o GNL. Ambos están plenamente operativos y con presencia importante en el mercado. Los GLP o "Autogas" se obtienen en un 60% de la destilación del gas natural o de la destilación del crudo en un 40%. Son una mezcla de propano y butano que posibilitan una combustión menos contaminante y dada su facilidad de acopio, transporte y distribución son más que indicados para turismos. En el camino hacia una movilidad más "amistosa" con el medio ambiente también nos encontramos con el gas natural, en sus vertientes comprimido y licuado. El gas natural comprimido es utilizado desde hace algunas décadas en su forma gaseosa almacenado a altas presiones para alimentar camiones y autobuses urbanos en circuitos cortos o regionales. Por su parte el gas natural licuado tiene que sufrir un proceso de enfriamiento extremadamente bajo hasta los -160° con presiones operativas de 15-18 bares. Gracias a dicho proceso de licuefacción su volumen se reduce unas 600 veces con respecto a la fase gaseosa lo que aporta una mayor autonomía si bien precisa de complejos tanques de almacenaje.

Otros

En la busca impenitente de sustituir al petróleo se ha investigado con otros



combustibles que finalmente no han tenido una gran incidencia tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías. Todos podemos recordar el desembarco del biodiesel que, tras una campaña para su empleo, gracias a su origen vegetal o al reciclado de algunos materiales oleicos y a la reducción en un 80% de gases GEI, (gases de efecto invernadero) se configuraba como una posible alternativa al gasoil. Dadas sus particulares características energéticas y sobre todo detergentes, el biodiesel no podía ser finalmente utilizado al 100% ya que provocaba averías en los motores y los sistemas de inyección, por lo que ahora se consume mezclado con el gasóleo mineral en porcentajes de 5 y del 25%.

Algunos constructores han experimentado con el Dimetil-eter que es un gas de alto poder calorífico y bajas emisiones que se obtiene de la síntesis y deshidratación del metanol. Otra alternativa "limpia" que también se barajó fue el empleo de los alcoholes como combustibles. De hecho, Scania llegó a presentar y comercializar un camión rígido de 20 Tm propulsado por etanol. Esta tecnología estaba madura y una flota de autobuses urbanos de la marca operaban en Estocolmo con motores de etanol.

Finalmente, un tipo de combustible que parece que puede tener un papel

En la actualidad, como opción más eficiente y cuya tecnología ya se encuentra totalmente disponible para camiones y autobuses, destacan los vehículos "full electric" que operan con motores eléctricos

relevante, al menos para facilitar el proceso de transición a la nueva Europa sin emisiones, es el diesel HVO por el que están apostando algunas petroleras y fabricantes de vehículos. El HVO se posiciona como una solución inmediata para la descarbonización del transporte terrestre, ya que es un biocombustible que, durante todo su ciclo de vida, logra reducir hasta en un 90% las emisiones de CO₂ en comparación con los combustibles tradicionales. Una de las principales ventajas del diésel 100% renovable es su compatibilidad con los motores de diésel actuales Euro6, lo que elimina la necesidad de

inversiones o adaptaciones por parte de los vehículos.

Mercado

Prácticamente todos los fabricantes han hecho sus deberes con respecto a la regulación europea y tienen ya disponible una o varias tecnologías para asumir el proceso de descarbonización del transporte pesado. La única diferencia se encuentra en la velocidad con la que están introduciendo estas nuevas propulsiones en sus soluciones para el transporte en el mercado. Hagamos un pequeño repaso de cómo está el panorama actualmente.

DAF: Dispone del prototipo electric DAF LF Electric, que cuenta con un motor eléctrico de 260 kW (370 kW de capacidad máxima) alimentado por una batería de 282 kWh (252 kWh efectivos) de fosfato de hierro-litio (LFP) sin cobalto ni magnesio que proporciona una autonomía máxima de 280 kilómetros, lo que es más que suficiente para atender las rutas diarias habituales de la distribución urbana. Dentro de la nueva generación DAF XG + Distribución, (DAF XB, XD, XDc y XFc), dispone de varias versiones eléctricas que ya se encuentran disponibles, como el modelo XB y el XD eléctrico, así como el XF con 500 km de autonomía.



Ayudas

- ▲ **La segunda barrera** que está impidiendo la rápida expansión de las nuevas tecnologías de propulsión en el transporte es un problema que atañe principalmente a los gobiernos, y de manera especialmente acusada, en el caso de España. El precio de un camión de baterías sigue siendo, dada su baja producción y hasta que la economía de escala lo vaya igualando a los actuales de combustión, casi el doble que uno convencional, por lo que es necesario un plan de ayudas que haga atractiva y rentable la transición hacia las nuevas tecnologías a flotas de transporte y ya no digamos, autónomos. Aunque los fabricantes han creado un completo ecosistema de acompañamiento y asesoramiento en torno a la venta de estos nuevos vehículos, la realidad es que el sistema de ayudas es lento e insuficiente para que los transportistas se lancen masivamente a la transformación, salvo en casos de pocas unidades y más por temas de imagen y marketing que por convencimiento pleno.
- ▲ **Similar situación** se produce en el caso de la proliferación de estaciones de recarga eléctrica, cuya burocracia está ralentizando hasta extremos insospechados la extensión masiva de este tipo de infraestructura, especialmente en las bases de los propios transportistas que realizan transporte regional o nacional en los que es idónea la instalación.



Ford Trucks: Quizás es el fabricante con la velocidad más lenta para introducir nuevos tipos de propulsión. Por el momento basa su estrategia en sus reconocidos modelos F-MAX de larga distancia y la nueva línea media F-Line de construcción, carretera y distribución urbana, aunque todas las propulsiones por el momento son diesel. En los últimos meses, la marca del óvalo ha acelerado su proyecto NextETRUCK, en el marco del cual está desarrollando un camión eléctrico de cero emisiones, y también presentaron un F-MAX prototipo de hidrógeno con 2 pilas de combustible FCmove -XD de 120 KW cada una.

Iveco: Es el rey y el que tiene más desarrollada la tecnología en torno al gas. Actualmente dispone de un S-Way multienergía que ofrece variantes que comienzan en los 460 CV y 2.500 Nm de par y culminan en 580 CV y 2.800 Nm de par para la punta de lanza de la gama. La nueva gama del Iveco S-Way ofrece la última evolución de su propulsor xCursor 13 de Gas Natural. Asimismo, Iveco tiene previsto lanzar una tractora eléctrica en 2025 y también están trabajando en un camión medio y pesado rígido que se presentará a corto plazo. La solución final de Iveco contempla ofrecer propulsores de biogás y eléctricos para obras así como para última milla, biogás, eléctricos e hidrógeno para transporte regional y biogás e hidrógeno para larga distancia.

MAN: Este fabricante ha apostado por el MAN eTruck, del que ya dispone de las versiones eTGX y eTGS, que se caracterizan por una gran versatilidad en la configuración de las baterías. Se pueden instalar hasta seis paquetes de baterías, dos de ellos bajo la cabina y

hasta cuatro en el lateral del bastidor del vehículo. Con ambos se consigue una capacidad máxima de batería de 480 kWh, lo que proporciona autonomías diarias de 600 a 800 kilómetros. Las primeras unidades se entregarán a lo largo de 2024, son la punta de lanza de la solución integral de transporte de MAN para el futuro. También tiene en marcha el desarrollo del MAN H TGX de hidrógeno, del que se están realizando pruebas con 200 clientes con el motor H45 basado en el D 38 (600 km con 520 CV).

Mercedes: Su modelo estrella de larga distancia es el Mercedes Benz eActros 600, que tiene una carga útil de unas 22 toneladas en la UE, aunque en algunos casos, la legislación nacional puede permitir una mayor carga útil. La capacidad de la batería es de más de 600 kilovatios-hora, de ahí la denominación del modelo 600, y dispone de un nuevo eje propulsor eléctrico especialmente eficiente desarrollado internamente, que permiten al nuevo camión eléctrico alcanzar una autonomía de 500 kilómetros sin carga intermedia. El inicio de la producción en serie está previsto para finales de 2024, con lo que a España llegará seguramente a primeros de 2025. El eActros 600 dispone de tres paquetes de baterías de 207 kWh cada uno. Estos ofrecen una capacidad total instalada de 621 kWh. También dispone de la gama de distribución con el eActros 400 rígido (autonomía de utilización de hasta 400 kilómetros, una potencia de 400 kW (544 CV), el Econic para servicios municipales, así como las versiones eléctricas del Fuso eCanter. También está haciendo pruebas con propulsores de hidrógeno con la marca Unimog.

Renault Trucks: Renault Trucks junto con su socio Volvo son las marcas que más extendida tienen la tecnología eléctrica de baterías. Renault Trucks ya tiene disponible la tractora E-Tech T, diseñada para ofrecer rendimiento y sostenibilidad en el transporte de mercancías, y sobre la que recientemente



Renault Trucks ofreció como primicia el lanzamiento de un nuevo eje que se hará realidad en 2026, y que ampliará la autonomía del camión E-Tech T hasta 600 km. Asimismo, Renault Trucks también dispone para el segmento de distribución de los modelos E-Tech C, D y D Wide (para utilidades especiales). Asimismo, su oferta incluye también motores B100 o B100 flexibles para biocombustibles.

Scania: El fabricante sueco está centrado en su gama habitual Scania Super y V8, pero también dispone del Scania 45 S eléctrico, con una potencia de 450 kW de energía (equivalente a 610 hp), un par motor de 3500 Nm y una capacidad de 624 kWh. Scania ha comenzado a producir ya la nueva generación de vehículos eléctricos en Södertälje (Suecia) y se centrará en camiones con cabinas R y S con motores de 400 o 450 kW de potencia. Los últimos camiones eléctricos de Scania destinados a su uso regional ofrecen una autonomía de hasta 350 kilómetros, estando el Scania P ya a la venta. También disponen del EMC12

para construcción de entre 210 y 240 kW y 225 a 236 CV Equivalentes. La última generación eléctrica desarrollada por Scania cuenta con Northvolt para la fabricación de las celdas de las baterías. Scania también dispone de una nueva generación de propulsores para

Un tipo de combustible que parece que puede tener un papel relevante, al menos para facilitar el proceso de transición a la nueva Europa sin emisiones, es el diesel HVO

GAS

A Favor: ahorro en los costes operativos gracias al actual precio favorable del GNL; mayor autonomía en camiones pesado de gran ruta que puede llegar a 1.300 km sin repostar; extensa red de "gasinerías" a nivel nacional y europeo.

En Contra: precio de adquisición 25-40% más elevado que su competidor de combustión; repostaje más complejo y de mayor responsabilidad; pautas de conducción y mantenimiento distintas a los vehículos de combustión.

HIDRÓGENO

A Favor: Rapidez de repostaje similar a la combustión; autonomía ampliada en camiones de gran ruta, emisiones 0.

En Contra: Tecnología aún no completamente desarrollada; inexistencia de una red de recarga; producción de hidrógeno compleja y por el momento no rentable.

ELÉCTRICOS

A Favor: Emisiones 0 en el producto final; confort y silencio de marcha; potencia y par constantes; regeneración de energía en descensos e inercias.

En Contra: Precio de adquisición doble o triple sobre los de camiones de combustión; autonomía limitada para camiones a plena carga y largo recorrido; tara muy elevada del camión que limita la capacidad de carga; carencia de una red de puntos de recarga de alta capacidad.

HÍBRIDOS

A Favor: Emisiones 0 en la última milla; acceso a cascos urbanos y ZBE en modo eléctrico; gran autonomía en modo diésel; ideales para reparto y distribución local y regional.

En Contra: Precio de adquisición muy elevado; Tara muy elevada del camión que limita la capacidad de carga.

Pros y contras

biometano con un ahorro confirmado del 5% en recorridos de larga distancia.

Volvo: Actualmente está en plena presentación de la nueva gama con las nuevas cabinas Aero. Es la marca que más avanzado tiene la expansión de la gama eléctrica, ya que Volvo Trucks fue el primer fabricante mundial en iniciar la producción en serie de camiones eléctricos ya en 2019, y hoy cuenta con una amplia gama eléctrica con un total de seis camiones eléctricos diseñados para hacerse cargo de una amplia variedad de tareas de transporte. Su camión pesado es el Volvo FH Electric, seleccionado como Truck of the Year 2024, que también dispone del modelo FH Aero Electric, el Volvo FM Electric, Volvo FMX Electric para construcción, el Volvo FM Low Entry para entrar en ciudades, y como camiones medianos Volvo FL electric y el FE electric. ♦

Áreas de servicio y aparcamientos seguros

Crecimiento positivo en un proceso de evolución necesaria

El sector de las estaciones de servicio y aparcamientos seguros para el sector del transporte mantiene una tendencia positiva gracias a la actividad imparable del transporte, aunque con la vista puesta en el medio plazo y la necesaria reconversión que imponen las nuevas necesidades del transporte, tanto en lo referente a la creciente demanda de aparcamientos seguros como de nuevos servicios demandador para hacer más atractivos los tiempos de descanso de los profesionales de la carretera; como a la incorporación de nuevas fuentes de energía y combustibles para hacer frente al proceso de descarbonización que transformará el sector en Europa.

Por Carlos Maudes

El sector de Estaciones de Servicio cuenta con alrededor de casi 136 mil estaciones de servicio repartidas por toda Europa, de las cuales alrededor de 12 mil se localizan en el territorio de España. Estas estaciones, hasta hace poco, basaban su modelo de negocio completamente en la venta de combustibles tradicionales, complementadas con tiendas de conveniencia y espacios de restauración. Sin embargo, debido a los cambios en la movilidad y en los hábitos de consumo, las Estaciones de Servicio se encuentran abocadas

a transformaciones profundas en los próximos años. A pesar de todo ello, el mercado de estaciones de servicio y aparcamientos seguros especializados en el sector del transporte mantiene una tendencia positiva gracias a que el transporte por carretera, tanto nacional como internacional, mantiene a pesar de crisis y guerras un nivel aceptable de actividad, aunque circulando cada vez con mayores dificultades debido a los precios de los combustibles y la inseguridad en las carreteras. Aunque a lo largo de toda Europa

existen numerosas y extensas redes de estaciones de servicio bajo todo tipo de banderas y enseñas, el número de ellas dedicadas específicamente al sector del transporte es sensiblemente menor, cifra que se reduce aún más si la cifra referida es aquella que también incluye un aparcamiento dotado con las suficientes medidas de seguridad y comodidad para el descanso de los transportistas, lo que está lastrando el desarrollo del sector, especialmente la atracción de nuevos conductores que, junto a los problemas laborales y retributivos, tienen que enfrentarse a





interminables jornadas laborales que dificultan la conciliación laboral, y cuyos periodos de descanso se complican por la falta de un número suficiente de estacionamientos seguros en los que el transportista pueda disfrutar de ciertas comodidades sin sufrir el deterioro o la sustracción de la carga que transportan.

En este contexto, y a pesar de las dificultades normativas que aún persisten en la Unión Europea, las redes de estaciones de servicios intentan adaptarse progresivamente a las demandas del mercado y a las posibilidades de negocio existentes, tanto desde el punto de vista de los nuevos combustibles y fórmulas de energía que van apareciendo, como desde el área de servicios complementarios para los transportistas y para sus vehículos.

Lamentablemente la inseguridad y los robos en el transporte de mercancías son una circunstancia al alza y dentro de los parkings para camiones se está poniendo de manifiesto la necesidad imperiosa de zonas seguras y protegidas, no solo para evitar robos si no para garantizar la seguridad y el adecuado descanso de los conductores. En un parking no seguro, el conductor no pega ojo por miedo a que le roben la mercancía o el depósito de gasoil y esto redundará en un aumento del riesgo de siniestralidad vial y accidentes de circulación.

En lo que respecta a los servicios a prestar in-situ en cada emplazamiento, la tendencia clara es ofrecer un mayor número de servicios a las necesidades y gustos de la cada mayor diversidad

Lamentablemente la inseguridad y los robos en el transporte de mercancías son una circunstancia al alza y dentro de los parkings para camiones se está poniendo de manifiesto la necesidad imperiosa de zonas seguras y protegidas

de usuarios profesionales, tales como gimnasios o zonas para realizar ejercicio físico, servicios y duchas mejor acondicionados para las mujeres, etc. La clara necesidad de renovación generacional del sector conlleva la necesidad de ofrecer espacios más atractivos para las nuevas generaciones y para la incorporación de la mujer al sector, proporcionando los servicios básicos que demandan y fomentando la oferta de calidad de servicios que pueden demandarse por estos colectivos. Todo ellos, sin olvidar los servicios a las empresas, dando apoyo a sus necesidades operativas fuera de sus bases, teniendo en cuenta las nuevas necesidades que la electrificación y recarga traen consigo, las nuevas operativas de funcionamiento con relevos, dúo trailers, ... que

cada vez van tomando más peso.

El área que está llamada a convertirse en una pieza clave del desarrollo de las estaciones de servicio es el proceso de descarbonización en el que ya está inmerso toda la industria de automoción, y que les obligará en los próximos años a evolucionar su modelo de negocio o desaparecer. Los motores de combustión tienen fecha de caducidad, y las estaciones de servicio tendrán que haber cambiado completamente al suministro de alguna de las energías alternativas que a día de hoy se barajan, ya sea electricidad, hidrógeno, o biocombustibles, pero por el momento la incertidumbre sobre el futuro, y el hecho de que el diesel sigue siendo el combustible más demandado a día de hoy, mantiene a muchas redes de estaciones de servicio a la expectativa para elegir uno, otro o todos los caminos para el futuro, mientras que algunas ya han empezado a posicionarse para conseguir un lugar de privilegio en la carrera que está a punto de comenzar.

Oferta

Las estaciones de servicio siguen prosperando gracias a los combustibles tradicionales, fundamentalmente diesel y gas, y expandiendo su universo de servicios e instalaciones para atraer a los transportistas, entre los que se encuentran los aparcamientos seguros, aunque muy lentamente por el momento. Veamos seguidamente cual es la oferta tanto de estaciones de servicio como de aparcamientos seguros existentes en el mercado de algunas de las principales redes de estaciones de servicio presentes en la Península:

Andamur: Actualmente, la Red de Estaciones de Andamur en España está compuesta por un total de 120 estaciones entre propias y asociadas. De las 8 áreas de servicio propias, 7 de ellas están especializadas en el vehículo industrial. Estas estaciones están distribuidas estratégicamente por toda la geografía peninsular, cubriendo las principales rutas de transporte por carretera. Sus 7 Áreas de Servicio propias especializadas en el transporte



profesional son: Andamur La Junquera, Andamur Pamplona, Andamur San Román, Andamur El Límite, Andamur Lorca y Andamur La Junquera-Llers. Hace un par de meses comenzaron las obras para la ampliación de Andamur San Román II, situada en una parcela colindante a Andamur San Román en el polígono industrial Okiturri de San Román del Millan-Araia. En cuanto a los aparcamientos seguros, disponen de Parkings de Seguridad en tres de sus principales Áreas de Servicio: La Junquera, Pamplona y Guarromán, teniendo previsto considerables ampliaciones en La Junquera y Guarromán. Además, en su Área de Servicio Andamur La Junquera-Llers en Gerona, se prevé la construcción de un parking de seguridad con aproximadamente 250 plazas y el nuevo área de Servicio San Román II incluirá la construcción de un parking de seguridad con aproximadamente 100 plazas, con lo que añadirán unas 350 nuevas plazas de seguridad a su red. A nivel internacional, han llegado a acuerdos con Parkings de Seguridad en diversos puntos estratégicos en Europa, permitiendo a sus clientes utilizar instalaciones como las de Marck C4T Pas-De-Calais y el Truck Etape Béziers-Hérault, ambos en Francia.

AS 24: Según datos de 2023, ofrece acceso a más de 1 000 estaciones colaboradoras por toda Europa para que los profesionales del transporte puedan beneficiarse de carburantes de calidad (gasóleo, gasóleo b, FOD) y AdBlue®, en estaciones especialmente concebidas para la comodidad de los profesionales (carriles amplios, pistolas de alto caudal, llenado de depósitos dobles,



etc.). La red AS 24 le ofrece un amplio abanico de servicios tales como pago de peajes y multas, recuperación de los datos almacenados en el tacógrafo, asistencia en reparaciones, fácil acceso a los servicios (lavado, aparcamiento, restaurantes, etc.).

Cepsa: Según datos del año 2023, cuentan con más de 1.800 estaciones de servicio en España y Portugal, de las que 360 están especializadas en vehículo pesado, disponiendo de área de servicio donde el transportista puede aparcar en un lugar tranquilo y seguro. Por otro lado, están desarrollando el concepto TruckVillage, un lugar donde el chófer se sienta "como en casa" y encuentre todas las comodidades y el confort que Cepsa puede ofrecer. En la red de aparcamientos seguros para transportistas se ofrecen servicios de seguridad y vigilancia las 24 horas del día y los 365 días del año, servicios de restauración y tiendas con descuentos exclusivos, aseos y duchas gratuitas, servicios de lavandería, zona de descanso y Wifi gratuito. Este tipo de plazas de aparcamiento vigiladas tienen un coste adicional y se pueden pagar a través de sus tarjetas Starressa y dispositivos de Telepeaje de Cepsa.

Froet Gas: Foret gas dispone de dos estaciones de servicio en la comunidad de Murcia, que disponen tanto de área de

servicio como de aparcamiento seguro. Concretamente, una dispone de control de acceso y vigilante de seguridad y otra con aparcamiento vallado con videovigilancia. En ambas estaciones ofrecen repostaje de Gasóleo A y B y Ad-Blue, aparcamiento y restauración, y son de pago, aunque no es necesario disponer de un medio de pago de la red para su uso si no se utiliza en horario de servicio desatendido. Dispondrán también en breve de cargadores eléctricos de 150 KW en las dos estaciones. En cuanto a los aparcamientos, los dos están vallados, con control de acceso por matrícula y videovigilancia y en uno cuentan con guardas de seguridad 24-7. Está en tramitación la nueva homologación europea como aparcamiento seguro.

mowiz TRUCK: cuenta con una oferta de 19 parkings seguros para camiones por toda España, formando parte de esta oferta su red propia, que cuenta con siete localizaciones distribuidas entre Guipúzcoa (Astigarraga y Oiartzun) y Barcelona (Porta de Barcelona y Montseny), Puerto de Almería, Valencia (Puerto de Merca Valencia); y por otro lado, su red de partners, donde ofrecen cobertura en diferentes puntos estratégicos de España entre los que destacan La Junquera, Guarraman, Madrid, ... Toda su red de parkings está orientada al vehículo industrial pesado, con espacios adaptados en muchos de ellos para vehículos ADR o frigoríficos. Todas sus áreas son específicamente parkings seguros para camiones y conductores y cuentan con un conjunto de servicios básicos para el conductor y el camión, en línea con los establecidos por la normativa europea de SSTPA (Safe and Secure Truck Park Areas). A fecha de hoy, ya han superado la oferta

Las estaciones de servicio siguen prosperando, por el momento, gracias a los combustibles tradicionales, fundamentalmente diesel y gas, y expandiendo su universo de servicios e instalaciones para atraer a los transportistas



de 3.250 plazas seguras y protegidas, anunciando 350 nuevas en el Puertos Huelva, y esperan cerrar el año 2024 con una oferta superior a las 4.500 plazas para camión seguras y protegidas.

Nieves Energía: Nieves cuenta con más de 20 estaciones propias en toda la península concentrándose en cubrir los principales pasos fronterizos, los principales puertos del estado y las rutas estratégicas de la Península Ibérica. Antes de finalizar el año, contarán con dos nuevas estaciones de servicio pensadas para el transportista en Madrid y Zaragoza. Por otro lado, con su tarjeta Nieves, ofrecen servicio en más de 110 estaciones de servicio. La mayoría de sus puntos de venta, están pensados para el perfil profesional e incorporan servicios orientados a hacer más sencillo el día a día de sus clientes. Cuentan con plazas de aparcamiento en prácticamente todas sus estaciones de Servicio. Además, 5 de estas estaciones incorporan también parking de seguridad con mayor volumen de plazas destinadas a vehículos pesados. Se encuentran ubicados en Zona Franca, Sant Esteve de Sesrovires, Masquefa, Parets y por último Llers, próximo a la frontera con Francia. Sus servicios en las áreas mencionadas están dirigidas a su cliente profesional, siendo por otro lado de pleno disfrute por conductores externos a su cliente profesional.

On Turtle: Su red internacional supera las 1.700 estaciones de servicio en 11 países de Europa y, aproximadamente, un 10% se encuentra en España. En total, son más de un centenar de puntos de suministro. La mayor parte de áreas de servicio están adecuadas 100% al vehículo industrial, teniendo en cuenta su situación estratégica, los accesos, los servicios, el control y la seguridad, o la

En lo que respecta a los servicios a prestar in-situ en cada emplazamiento, la tendencia clara es ofrecer un mayor número de servicios a las necesidades y gustos de la cada mayor diversidad de usuarios profesionales

atención al cliente. Además ofrecen repostaje en ruta de otras energías alternativas, como el GNL. Todas las EE.SS. que están en fronteras disponen de parkings seguros, todos ellos con cámaras y una gran parte además vallados. También este año ya se puede hacer reserva previa online del parking. Destaca, entre ellos, el aparcamiento de La Jonquera, certificado como el mejor parking seguro de 50 plazas en Europa por segundo año consecutivo, tras ser galardonado con el ESPORG European Excellence in Truck Parking Award 2024. En todas las áreas, sus clientes tienen los servicios adecuados para su parada, tanto para el conductor como para el vehículo, dependiendo de la estación algunos pueden ser de pago y otros pueden ser gratuitos. Su red de aparcamiento seguro ya supera los 20 estacionamientos certificados, que cumplen los estándares de organizaciones internacionales como Esporg o Tapa. Para disponer de esta categoría deben cumplir con unos requisitos

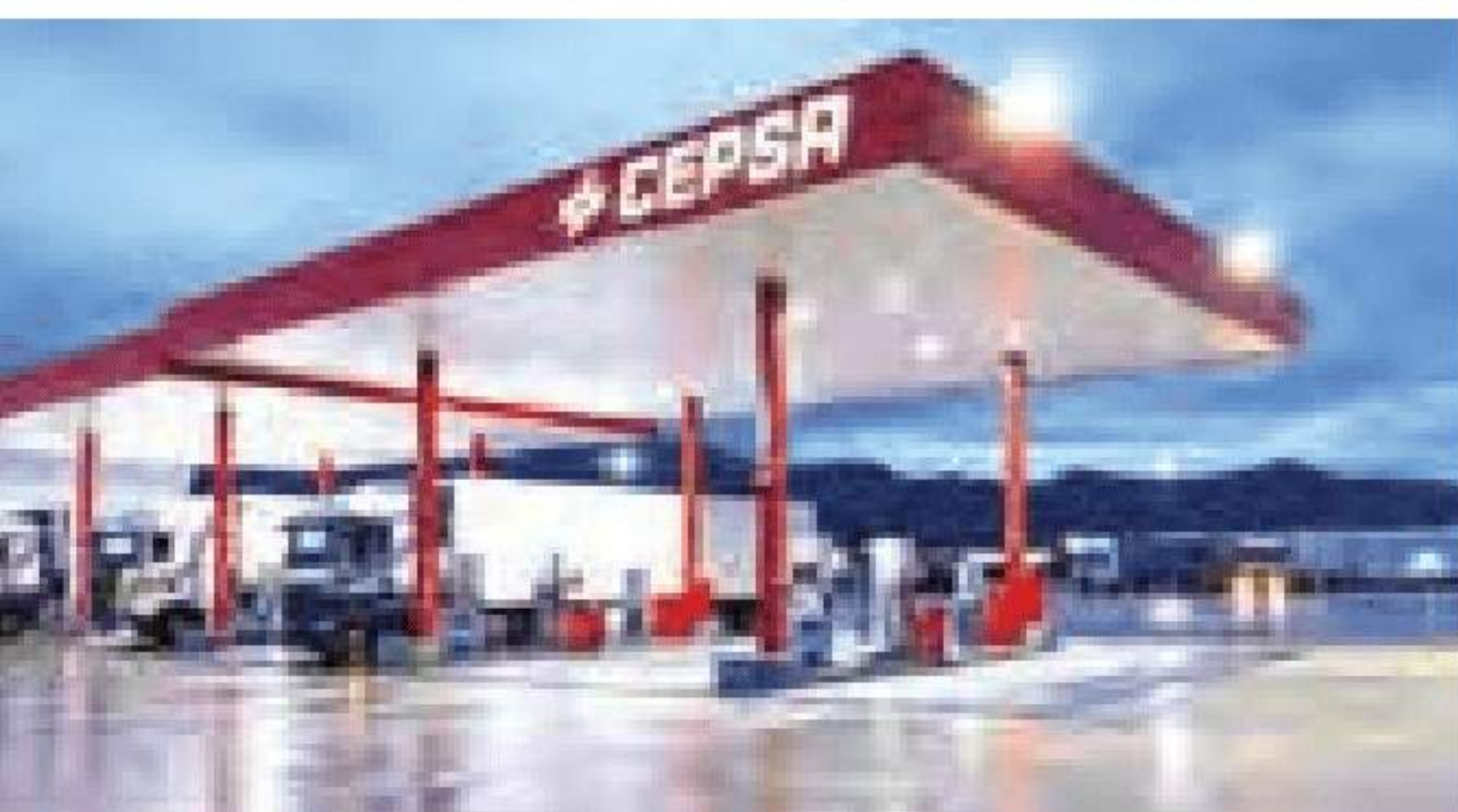
mínimos tales como disponer de un sistema de videovigilancia las 24 horas, un aparcamiento vallado o sistemas de control de las entradas y salidas de los camiones. Los otros parkings aunque no tengan una certificación, sí que tienen cámaras de seguridad.

Zoilo Ríos: En estos momentos, son 19 las estaciones de servicio que componen su red y todas, salvo las eminentemente urbanas, tienen a los profesionales entre sus clientes más destacados. En cuatro de ellas cuentan con aparcamientos y servicios especiales para los transportistas: El Cisne 1, Las Ventas 1 y 2 y Pirineo Aragonés. En cuanto a los servicios, disponen de todos los que demandan estos profesionales, que además de aparcamientos vigilados requieren servicios complementarios de calidad como restauración, tiendas-supermercado o duchas gratuitas con los repostajes, suministro de carburantes de calidad y a buenos precios, AdBlue, wifi... y buenos accesos. No es una suma de servicios, es una oferta global que sitúa al cliente en el centro. Algunos de estos servicios son de pago y muchos otros gratuitos. En cuanto a los de pago, por ejemplo, el parking, contamos con precios diferentes para los clientes en función de si están de paso o son clientes fijos que nos alquilan su plaza por meses completos. La seguridad es una prioridad constante para el Grupo Zoilo Ríos, por lo que cuentan con sistemas de grabación y control de imágenes de última generación, rondas de vigilancia, exhaustivo control de accesos y presencia de personal las 24 horas.

Combustibles alternativos

Ante la regulación europea sobre





emisiones que pone fecha de caducidad a los combustibles fósiles, las redes de estaciones de servicio ya han comenzado reinventarse introduciendo nuevos combustibles sintéticos y biológicos más limpios que ayuden en la transición hacia las cero emisiones a partir de 2035. Algunos ejemplos de estos nuevos combustibles son los siguientes:

Andamur: En Andamur, entienden la importancia de promover una movilidad sostenible y responden a la creciente demanda del sector del transporte apostando por soluciones multienergía. En materia de gas, indicar que en nuestras Áreas de Servicio en Guarromán, ofrecemos tanto GNL (Gas Natural Licuado) como GNC (Gas Natural Comprimido). Y en Andamur La Junquera, contamos con dos surtidores de GNL. Para la movilidad eléctrica de vehículos ligeros, sus clientes pueden utilizar puntos de recarga rápida en Andamur San Román y Andamur Pamplona, que cuentan con cargadores eléctricos con una potencia de 50 kW, mientras que en Andamur La Junquera y Andamur Guarroman, en colaboración con Endesa X Way han incorporado 8 puntos de recarga ultrarrápidos, con una potencia de 350 kW cada uno. En lo que respecta al hidrógeno, son socios fundadores

de AHMUR, la Asociación Sectorial del Hidrógeno Verde de la Región de Murcia, que busca impulsar la transición hacia una economía descarbonizada mediante el uso de energías renovables y el hidrógeno verde. Además, están avanzando en la implementación de HVO (aceite vegetal hidrotratado) en sus áreas de servicio, planeando incorporar HVO en Andamur San Román II, Andamur Pamplona, Andamur La Junquera y Andamur La Junquera-Llers. **Cepsa:** Ha iniciado, junto a Bio-Oils la construcción de la mayor planta de biocombustibles 2G del sur de Europa.

Esta planta comenzará a producir en el año 2026 en Palos de la Frontera (Huelva), junto al Parque Energético La Rábida. Esta instalación, producirá anualmente de manera flexible 500.000 toneladas de diésel renovable (HVO) y combustible sostenible de aviación (SAF), permitirá duplicar su capacidad de producción actual. La nueva planta de biocombustibles 2G, junto con las instalaciones que ya operan Cepsa y Bio-Oils en Huelva, formará el segundo mayor complejo de combustibles renovables de Europa y podrá producir un millón de toneladas al año.

Aparcamientos

- El problema de los aparcamientos seguros para el transporte sigue siendo uno de los grandes temas pendientes para dinamizar y conseguir atraer savia nueva al sector del transporte, ya que se calcula que en toda la UE, actualmente sólo dispone de alrededor de 300.000 plazas de aparcamiento para camiones, cantidad que debería incrementarse un 30 % para satisfacer la demanda total.
- Las asociaciones de transporte han remitido una carta a la Comisaria europea de Transportes, Adina Valean, así como a los miembros de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, en la que demandan la construcción de al menos 100.000 plazas de aparcamiento seguro para camiones en Europa de aquí al año 2030. La Asociación española de transporte internacional, Astic, también enviaba una carta a los representantes europeos en la que solicitaba la protección de los conductores profesionales con el objetivo de proveer plazas seguras para su aparcamiento en ruta y que eviten, en todo caso, los robos que se producen en estas paradas y que se evalúan en unos costes de unos 8.200 millones de euros al año.
- Por su parte, tras las elecciones, el parlamento europeo comenzaba a debatir la revisión del Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), en el que se abordó el problema de los aparcamientos seguros. Sin embargo, las diferencias de opinión entre el Parlamento Europeo y el Consejo respecto a la implantación de los aparcamientos seguros, ha llevado a la IRU a hacer un llamamiento a las partes para que se alcance un acuerdo entre los legisladores, seguido del compromiso de los Estados miembros.
- Antes de las negociaciones, los legisladores de la UE, IRU y ETF, que representan a los empleadores y empleados del transporte por carretera, y ESPORG, la Organización Europea de Estacionamiento Seguro, pidieron al Parlamento Europeo y al Consejo que garanticen condiciones de trabajo adecuadas para los conductores profesionales, estableciendo plazos razonables para un acceso seguro y Áreas seguras de estacionamiento para camiones (SSTPA). La posición del Parlamento favorecía el rápido despliegue de las SSTPA, mientras que el enfoque general del Consejo, redujo significativamente la ambición incluso por debajo de la propuesta de la Comisión Europea.
- Dado que los Estados miembros se muestran reacios a ir más allá y adoptar los cambios necesarios y apoyados por el Parlamento, los operadores, conductores y asociaciones de estacionamientos seguros temen que el resultado de la negociación no mejore las condiciones laborales de los conductores a corto plazo.



Además, Cepsa ya suministra combustible diésel 100% renovable (HVO 100) a clientes del transporte terrestre profesional (transportistas, flotas, etc.) de manera directa en las instalaciones de varias empresas, ofreciéndoles soluciones sostenibles adaptadas a sus necesidades.

mowiz TRUCK: En todos sus parkings propios disponen ya de tomas de enganche eléctrica para los camiones frigoríficos y ultracongelados, para que no dependan de los generadores diésel durante sus paradas e incluso les promocionan y ofrecen de forma gratuita para sus clientes para fomentar su uso. Siguen avanzando con los primeros pilotos de puntos de recarga eléctricos para vehículos pesados y en breve, podrán empezar a dar servicio a sus clientes que empiecen a disponer de cabezas tractoras eléctricas.

Nieves Energía: Cuentan con combustibles como GLP, GNC y recarga eléctrica, siendo la novedad el posicionamiento en Nieves Zona Franca de su nuevo combustible Ecodiésel HVO, y próximamente lo tendrán disponible en más estaciones de servicio de la red propia de Nieves. Además, cuentan ya con múltiples combustibles alternativos en sus puntos de venta, y su objetivo es seguir avanzando en las nuevas alternativas energéticas que surjan y avancen en los próximos años. La evolución de algunos de estos combustibles es lenta todavía y supone cambios importantes en la manera en que llenamos de energía nuestros vehículos. Los próximos años marcarán el camino de cómo deben ser las estaciones de servicio del futuro, y Nieves pretende estar en él.



Las redes de estaciones de servicios intentan adaptarse progresivamente a las demandas del mercado y a las posibilidades de negocio existentes, tanto desde el punto de vista de los nuevos combustibles como desde el área de servicios complementarios

On Turtle: En OnTurtle ofrecen desde 2023 una red internacional para el suministro de HVO en Países Bajos, Austria y España. Próximamente tienen previsto ampliar la red también en Alemania. Además, también trabajamos desde 2018 en el desarrollo de una red de GNL en Europa para sus clientes, que ya cuenta con más de 150 gasineras en 6 países (España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania e Italia).

Además, desde OnTurtle, fieles a su compromiso con el medioambiente, también siguen apostando por otras energías que sumen hacia un transporte más sostenible.

Zoilo Rios: Disponen ya de cargadores eléctricos en buena parte de su red de estaciones de servicio y amplían constantemente su número y capacidad. A corto plazo se puede hablar de una amplia red de cerca de 40 puntos de recarga bien distribuidos por todo el territorio aragonés. Además, destacan dos hitos muy relevantes. El primero es la apertura en 2022 de una nueva estación de repostaje Redexis de gas natural vehicular en El Cisne 1, que permite tanto el suministro regular en forma de gas natural licuado (GNL) para camiones de mercancías de larga distancia, como en forma de gas natural comprimido (GNC) para turismos, furgonetas y camiones. El segundo es la construcción y puesta en marcha, también en El Cisne, de la primera hidrogenera española abierta al público, que también se terminará durante los próximos meses. Esta instalación se sumará a la hidrolinera desarrollada con Repsol e instalada en la misma estación de servicio que abastece a la primera línea regular de autobuses de hidrógeno renovable de Aragón. Como patronos fundadores de la Fundación Hidrógeno Aragón, creen firmemente en las posibilidades del hidrógeno para descarbonizar nuestra economía y transporte y por ello tienen el objetivo de seguir implementando puntos de suministro de este vector energético en sus instalaciones. 



Transportes Isatir amplía su flota con 20 Kögel Cargo equipados con carrocería FlexiUse

Transportes Isatir de Agoncillo, en La Rioja, ha adquirido 20 unidades Kögel Cargo equipadas con carrocería FlexiUse. Por primera vez la empresa compra vehículos de Kögel, con lo que, alrededor de una quinta parte de su flota estará formada por remolques de la compañía con sede en Burtenbach, Alemania.

El Kögel Cargo con carrocería FlexiUse es un vehículo estable y duradero que está disponible en una variedad de configuraciones específicas de la industria. Isatir considera que destaca por sus lonas laterales reforzadas de material rígido y tupido, sus paneles deslizantes reforzados y, sobre todo, por el hecho de que no se necesitan láminas.



Isatir se preocupa especialmente por garantizar que se cumpla la norma EN12642XL, pero sin necesidad de lá-

minas de aluminio adicionales, algo imprescindible para la empresa de transporte. ♦

ROR Operador Logístico adquiere 10 furgones Absolute y dos Dollies de Lecitrailer



ROR Operador Logístico ha decidido integrar a su flota, de más de 260 medios dedicados, 10 furgones Absolute y 2 Dollies de la empresa Lecitrailer. Esta adquisición refuerza el compromiso de ROR con la innovación en sus operaciones, asegurando un servicio de transporte de calidad para sus clientes. Estos vehículos de última generación están diseñados para proporcionar la máxima productividad en el transporte de mercan-

cías, reduciendo los tiempos de entrega y optimizando los costes operativos.

Entre los vehículos recientemente adquiridos se encuentran dos furgones totalmente equipados para la composición de conjuntos Duotrailer. La incorporación de estos furgones permitirá a ROR Operador Logístico transportar hasta un 100% más de mercancía por servicio, disminuyendo un 40% las emisiones de gases de

efecto invernadero (GEI). Esta medida refleja el compromiso de la empresa con la sostenibilidad ambiental mediante la reducción de emisiones. Los furgones Absolute de Lecitrailer destacan por su moderno diseño, robustez y resistencia, lo que les confiere una vida útil más prolongada. Esta durabilidad se traduce en una mayor eficiencia operativa y una reducción en los costos de mantenimiento a lo largo de la vida útil del semirremolque. ♦

mótortec

Feria Internacional de la Industria y Posventa de Automoción

LIVEConnect
IMPACTA 365D · CREA COMUNIDAD · CRECE



**Conecta con el corazón
de la Automoción.**

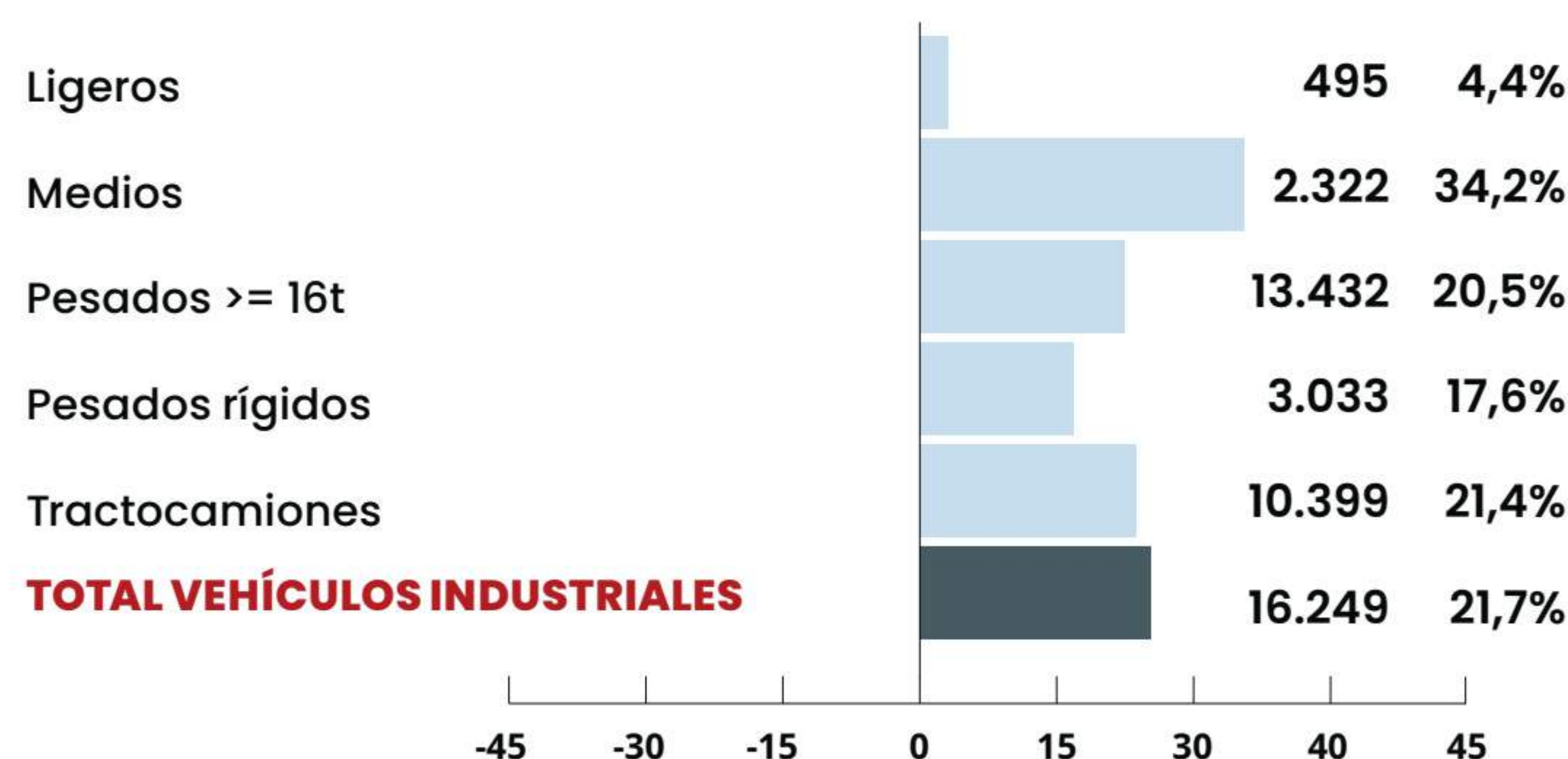
23-26 2025
Abr

Recinto Ferial
ifema.es

**IFEMA
MADRID**

INDUSTRIALES

UNIDADES Y VARIACIÓN INTERANUAL ENERO-JUNIO 2024



ENERO-JUNIO 2024

MATRICULACIONES MARCAS CAMIONES PESADOS RÍGIDOS >= 16 T

MARCA	Clasificación	Unidades 2024	Unidades 2023	% Cto.
BMC	10	3	2	50,0%
BUXO	9	13	18	-27,8%
DAF	7	178	67	165,7%
FORD TRUCKS	8	31	28	10,7%
IRIZAR	11	2	0	--
IVECO	1	947	665	42,4%
MAN	4	327	239	36,8%
MERCEDES-BENZ	3	485	522	-7,1%
RENAULT TRUCKS	2	513	545	-5,9%
SCANIA	5	283	274	3,3%
UROVESA	12	1	12	-91,7%
VOLVO	6	250	204	22,5%
TOTAL		3.033	2.580	17,6%

MATRICULACIONES MARCAS TRACTOCAMIONES

MARCA	Clasificación	Unidades 2024	Unidades 2023	% Cto.
BMC	9	20	39	-48,7%
DAF	6	1.266	1.107	14,4%
FORD TRUCKS	8	149	206	-27,7%
IVECO	4	1.378	1.190	15,8%
MAN	7	1.087	1.175	-7,5%
MERCEDES-BENZ	1	1.935	1.064	81,9%
RENAULT TRUCKS	5	1.315	1.016	29,4%
SCANIA	2	1.633	1.208	35,2%
VOLVO	3	1.616	1.563	3,4%
TOTAL		10.399	8.568	21,4%

Fuente: Anfac.

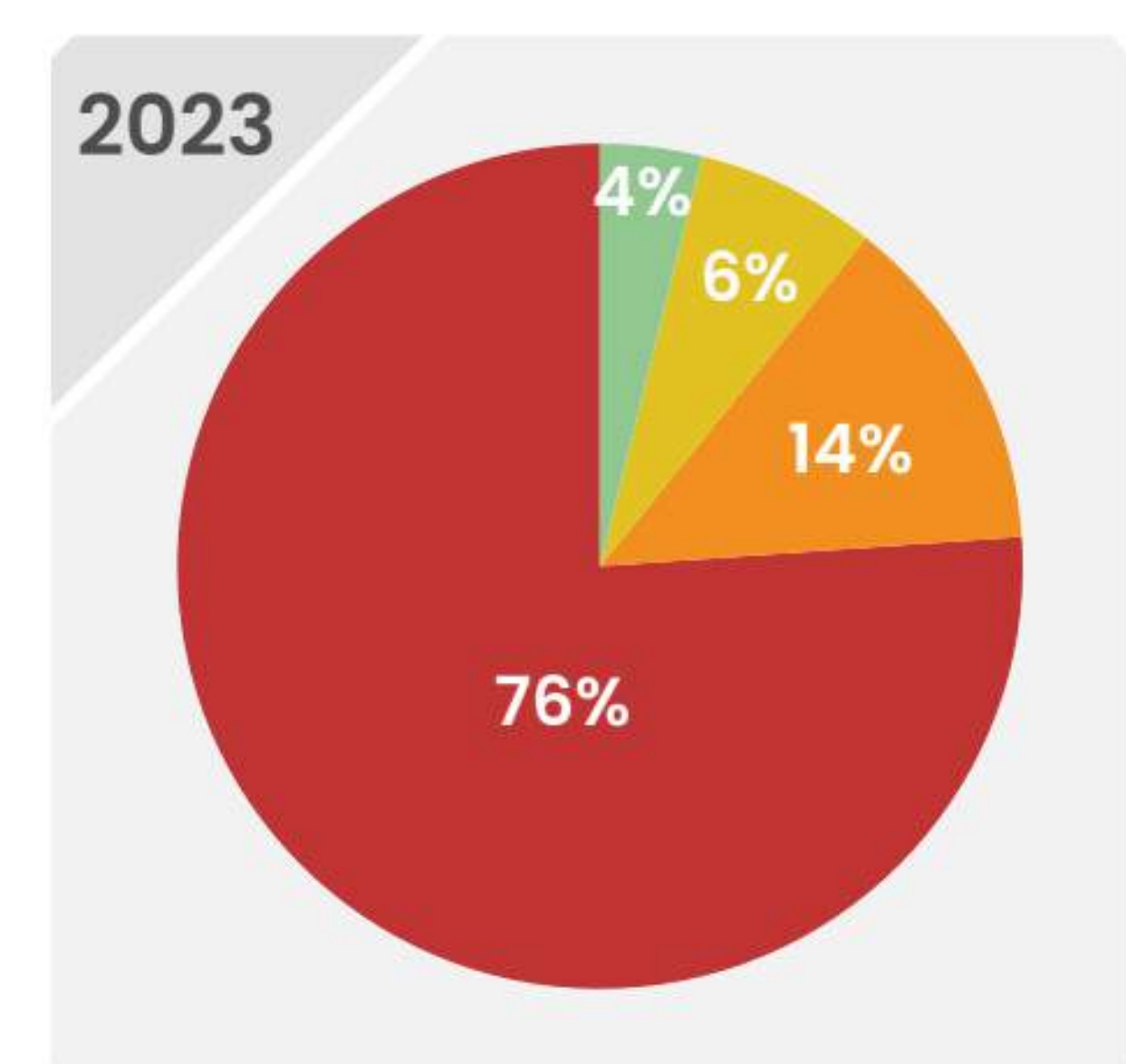
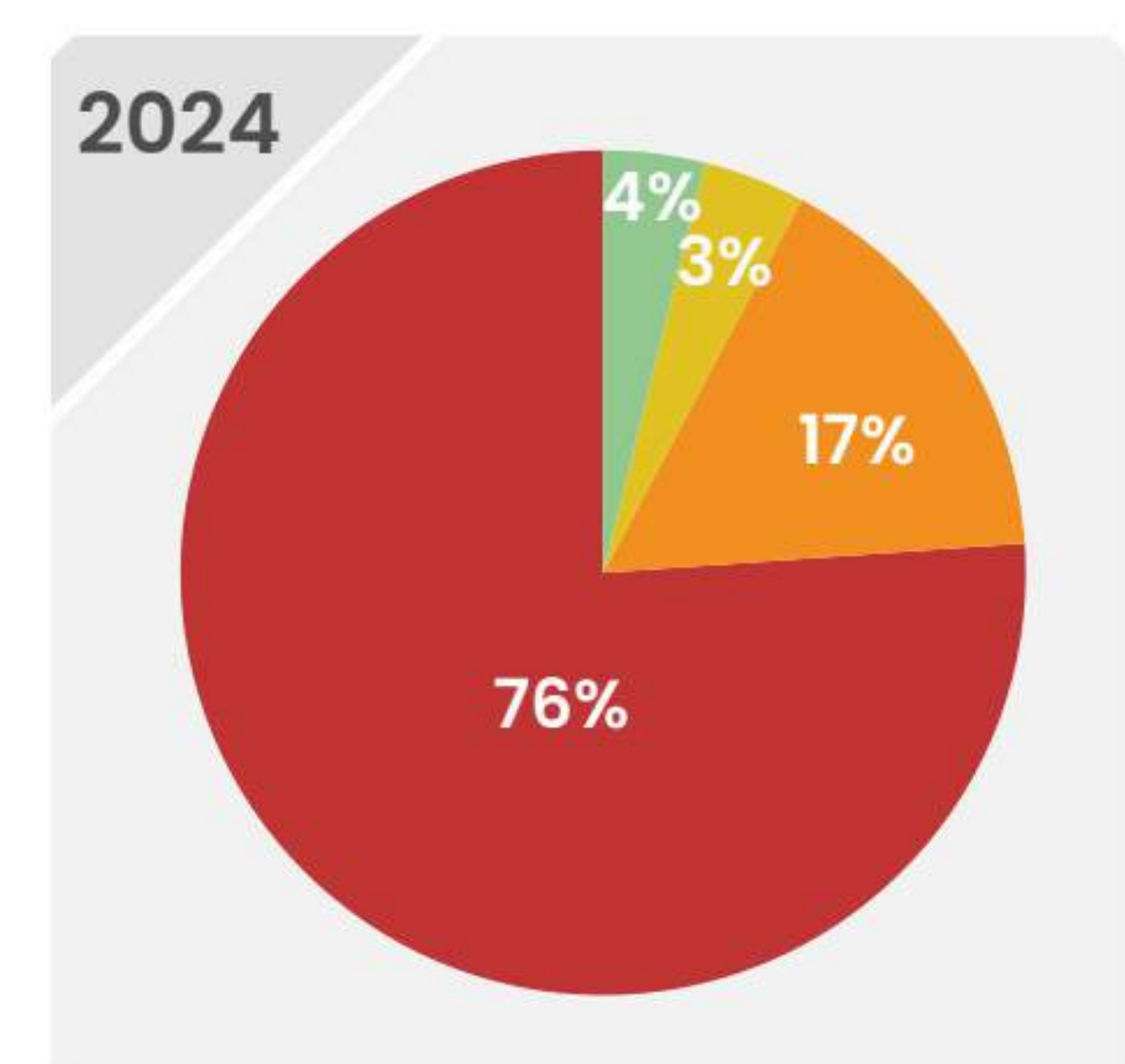
VO

VENTAS COMERCIALES LIGEROS

SEGMENTO
Derivados y Furgonetas
Pick Up
Comercial Medio <=3,5Tn
Ind. Ligeros >3,5Tn <6Tn
Ind. Ligeros >=6Tn <=16Tn
Ind. Pesado >16Tn
Tractocamiones
Autobuses
TOTAL

INDUSTRIAL PESADO >16 T DISTRIBUCIÓN POR ANTIGÜEDAD

Antigüedad	% Var
<= 3 años	-6,4
> 3 - <=5 años	-48,9
> 5 - <=10 años	11,1
> 10 años	-7,7
TOTAL	-7,7



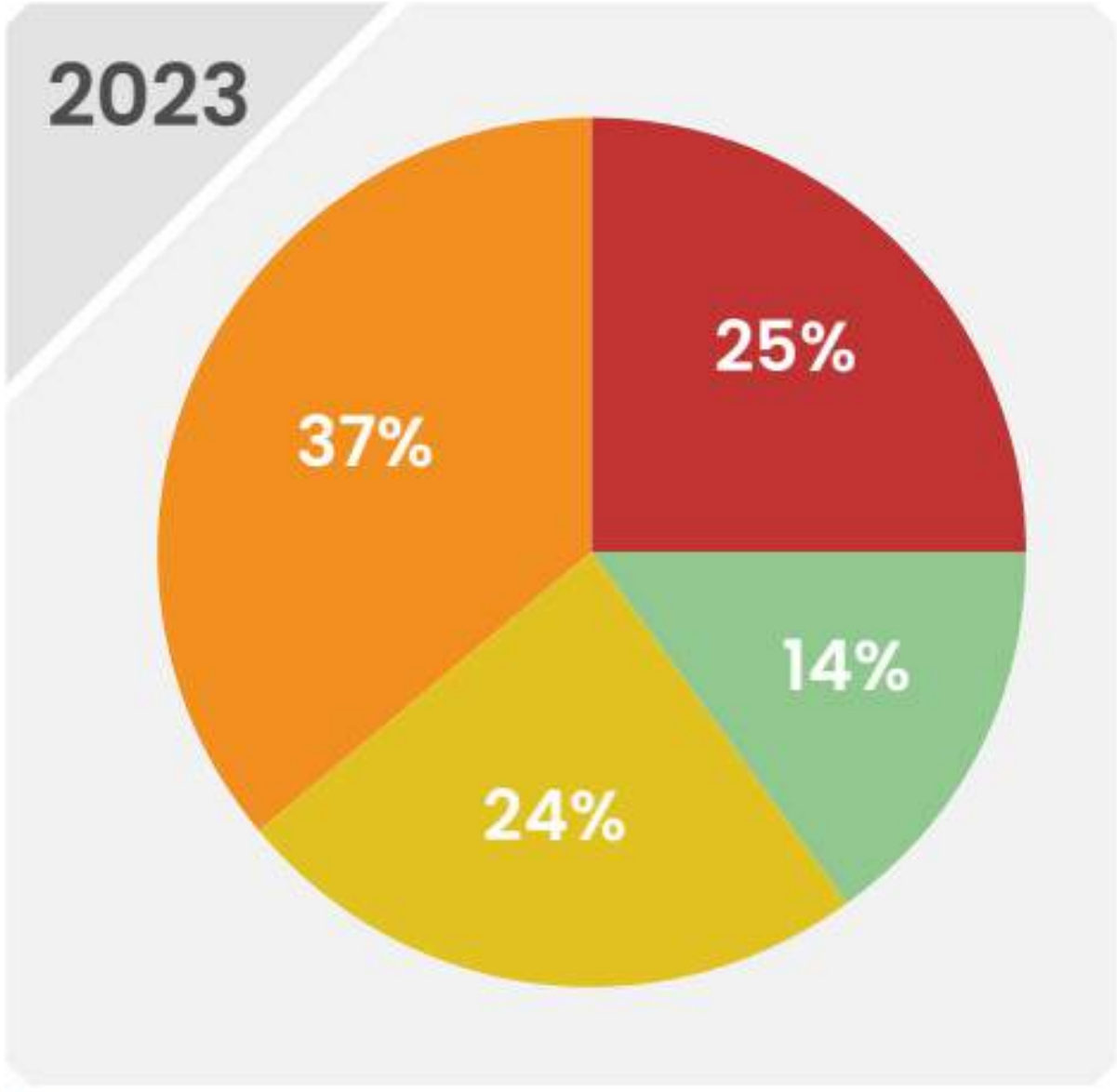
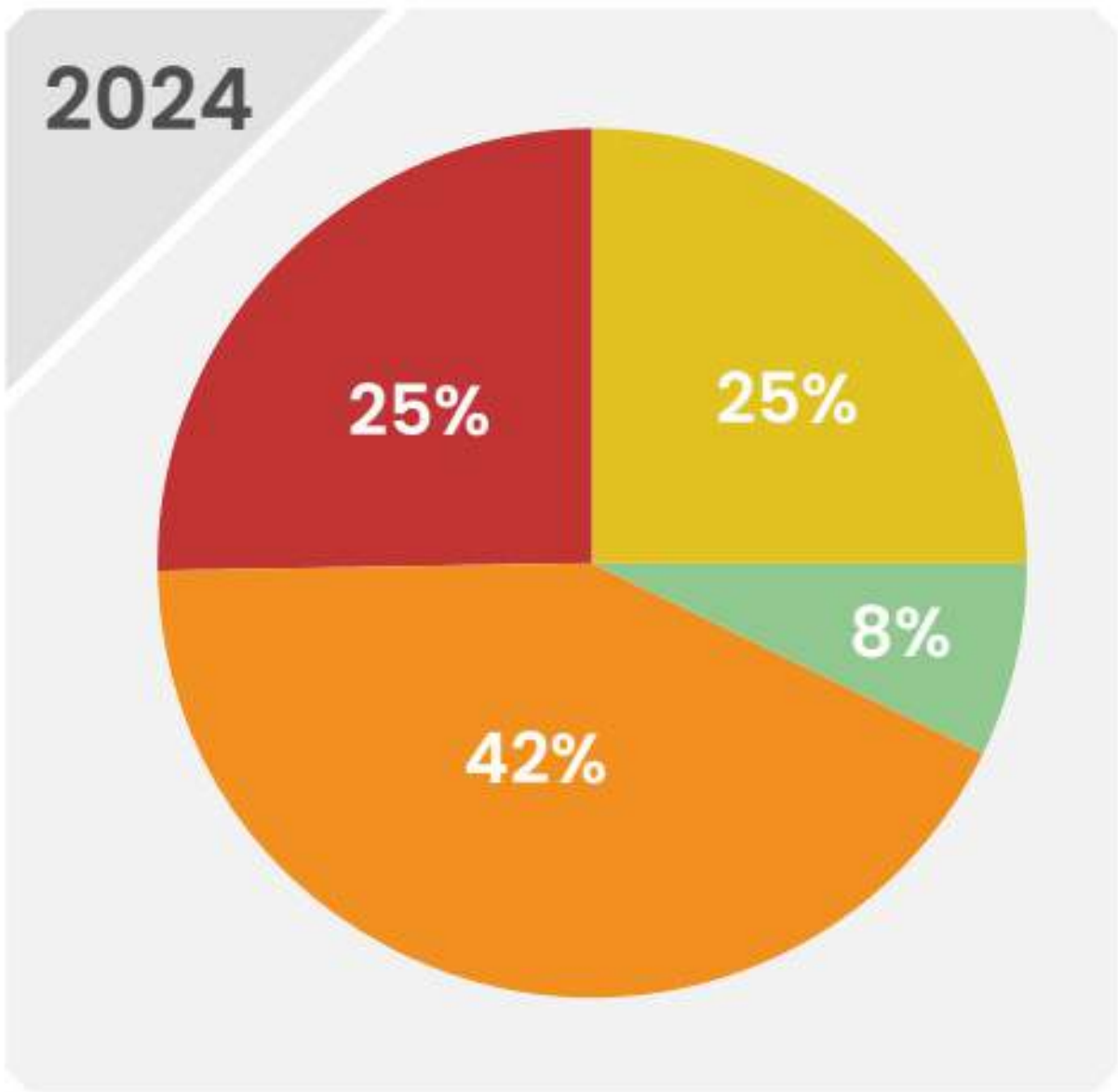
<=3 años >3 - <= 5 años
>5 - <= 10 años >10 años

E INDUSTRIALES ENE-JUN 2024

	UNIDADES	VAR %	CUOTA%
	84.683	12,5	42,2
	6.336	15,5	3,2
	85.592	5,9	42,6
	1.291	8,0	0,6
	4.172	-7,6	2,1
	4.622	-7,7	2,3
	12.036	-8,7	6,0
	2.001	3,0	1,0
	200.733	7,1	100

TRACTOCAMIONES
DISTRIBUCIÓN
POR ANTIGÜEDAD

Antigüedad	% Var
<= 3 años	-51,3
> 3 - <=5 años	-4,4
> 5 - <=10 años	3,6
> 10 años	-6,5
TOTAL	-8,7



■ <=3 años ■ >3 - <= 5 años
■ >5 - <= 10 años ■ >10 años

Fuente: Ganvam.

MATRICULACIONES DERIVADOS, FURGONETAS Y PICK-UP
Y CAMIONES/CHASIS LIGEROS

MARCA	Unidades 2024	Unidades 2023	% Cto.
RENAULT	11.008	7.590	45,0%
CITROËN	6.167	5.670	8,8%
TOYOTA	5.425	3.294	64,7%
PEUGEOT	6.762	6.029	12,2%
FORD	4.138	4.331	-4,5%
VOLKSWAGEN	3.848	2.536	51,7%
OPEL	1.805	2.191	-17,6%
MERCEDES-BENZ	957	1.499	-36,2%
FIAT	1.449	2.523	-42,6%
NISSAN	761	1.051	-27,6%
DFSK	229	341	-32,8%
DACIA	233	122	91,0%
ISUZU	182	116	56,9%
SSANGYONG	256	417	-38,6%
PIAGGIO	83	153	-45,8%
GOUPIL	124	249	-50,2%
EVO	29	4	625,0%
GARIA	7	2	250,0%
ETESIA	1	1	0,0%
ALKE	3	2	50,0%
JEEP	2	13	-84,6%
LEVC	2	1	100,0%
MAXUS	4	12	-66,7%
NEXTEM	2	3	-33,3%
SEAT	14	0	--
SHINERAY	4	0	--
TOTAL	43.495	38.164	14,0%

MARCA	Unidades 2024	Unidades 2023	% Cto.
VOLKSWAGEN	6.224	4.070	52,9%
RENAULT	6.517	5.127	27,1%
FORD	6.047	5.029	20,2%
CITROËN	3.723	2.617	42,3%
FIAT	4.051	2.997	35,2%
IVECO	3.207	2.789	15,0%
PEUGEOT	3.001	2.187	37,2%
MERCEDES-BENZ	3.436	3.529	-2,6%
TOYOTA	1.407	1.149	22,5%
OPEL	1.003	1.250	-19,8%
RENAULT TRUCKS	620		6,2%
NISSAN	936	955	-2,0%
FUSO	417	366	13,9%
MAN	492	538	-8,6%
ISUZU	504	335	50,4%
MAXUS	336	463	-27,4%
CENNTRO	4	8	-50,0%
OHM	2	0	--
ELEPHANT	2	0	--
TOTAL	41.929	33.993	23,3%

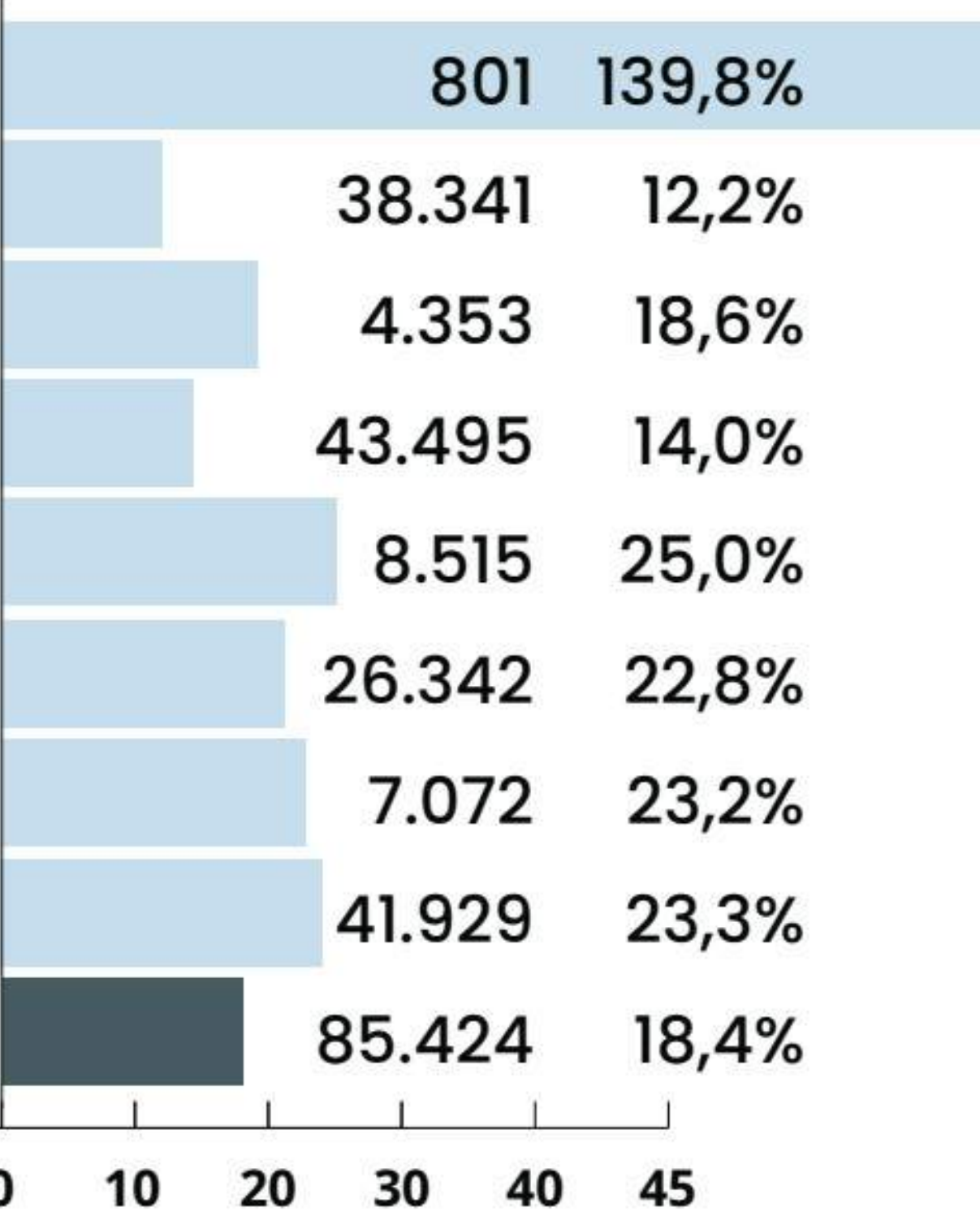
Fuente: Anfac.

COMERCIALES LIGEROS

Derivados de turismo
Furgonetas
Pick-Up
Total deriv. turismo, furgonetas y Pick-up
Comerciales ligeros < 2,8t
Furgón/Combi >= 2,8 <= 3,5t
Camión/chasis cabina >= 2,8 <= 3,5t
Total furgones y camiones/chasis y ligeros

TOTAL COMERCIALES LIGEROS

UNIDADES Y VARIACIÓN
INTERANUAL ENE-JUN 2024



MAN Truck & Bus inaugura en Mérida un nuevo servicio gestionado por Hydraplan

▲ El MAN Truck & Bus Service de Mérida, gestionado por Hydraplan, acaba de inaugurar sus nuevas instalaciones, convirtiéndose en el servicio MAN más grande de Extremadura con sus más de 3.000 metros cuadrados construidos sobre una parcela de 10.500 metros cuadrados, con 15 puertas de entrada.

La nave que alberga el nuevo servicio de MAN tiene 100 metros de largo por 30 de ancho, para completar sus 3.000 metros cuadrados dentro de una parcela que alcanza los 10.500 m². En su interior tienen cabida 8 calles, con la particularidad de "la amplitud de las puertas de acceso, 15 en total", como afirma el gerente de Hydraplan, José María Sánchez. El objetivo de esta nueva instala-



ción es mantener "el trato cercano con los clientes y la buena calidad de servicio", que incluye todo lo necesario para el vehículo industrial. La intención de Sánchez es, incluso, ampliar el horario comercial, "ahora dividido en turnos

para evitar el calor de las horas centrales del día". La compañía forma parte de la red de servicio de MAN en España desde 2015, aunque también presta atención Mobile 24h en Portugal, por una cuestión de cercanía geográfica. ✓

Transportes Valle del Oja amplía su flota con 16 tractoras Scania Super



▲ Transportes Valle del Oja ha completado su flota con 16 nuevas tractoras de Scania del modelo Super serie R con motor de 13 litros de 500 CV, que ofrece un par máximo de 2.650 Nm. El concesionario Body and Truck, situado en la provincia de Burgos y con una dilatada experiencia en la zona,

ha sido el encargado de gestionar esta operación. Las tractoras van equipadas con el nuevo freno de válvulas CRB, que proporciona una conducción más suave y segura, y dispone de equipamiento interno como doble litera, nevera y frío de cabina en parado.

El motor Scania Super es un motor de 13 litros con seis cilindros en línea, una nueva cadena cinemática y actualizaciones en el chasis, bastidores, y depósitos, además de nuevas cajas de cambios Opticruise y ejes propulsores más eficientes. Estas actualizaciones han traído una mejora del rendimiento del vehículo que conlleva una reducción en el consumo del 8%. La eficiencia de estos motores es el motivo principal por el que Transportes Valle del Oja ha confiado en Scania.

Durante un mes, han tenido en sus instalaciones un vehículo demo para probarlo en sus operaciones de transporte. Con los consumos obtenidos en estas semanas y el confort de la cabina, se han decidido por el Scania Super para ampliar su flota. ✓

SUSCRÍBETE a nuestra revista

PRIMER MEDIO DE COMUNICACIÓN INDEPENDIENTE
DEL **TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LA LOGÍSTICA**



10

revistas al año
+ boletín digital

Papel y digital



Una herramienta imprescindible para los empresarios de transporte y operadores logísticos. Un medio de comunicación independiente con una visión global de 360° del transporte de mercancías por carretera y la logística desde el ámbito normativo, información de productos y servicios, hasta las pruebas más exhaustivas de los nuevos vehículos.

www.todotransporte.com

Síguenos en:   

También puedes suscribirte en el teléfono 912 972 000 o contactar con nosotros en administracion@motordeventas.es

Renault Trucks **Traffic** | Descubre el nuevo miembro de la familia

RENAULT TRUCKS TRAFFIC



Una red de
profesionales a
tu disposición



Soluciones a
medida de tus
necesidades



Experiencia
en vehículos
industriales

EQUIPO PROFESIONAL EN MANOS DE PROFESIONALES
Una oferta exclusiva sólo disponible en Renault Trucks.

Para más información, contacta con tu distribuidor más cercano.

 renewalt-trucks.es



**RENAULT
TRUCKS**



DA ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO

GRUPA CONEGRUPA CONEGRUPA CONEGRUPA CONEGRUPA CONEGRUPA

o de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo

oJaroOregatorioJaroOregatorioJaroOregatorioJaroOregatorio

gatorioJaroOregatorioJaroOregatorioJaroOregatorioJaroOregatorio